POLSKI SAMOLOT TS-8 „BIES" NAD WARSZAWĄ

Foto: Płachacki IL.

W NUMERZE: KORESPONDENCJE Z JUGOSŁAWII, WŁOCH I FRANCJI

Nr 43 (277)
21 PAŹDZIERNIKA 1956 r.
ROK WYDANIA XII
CENA 70 gr.

Skrzydlata POLSKA

DELEGACJA VSJ Z JUGOSŁAWII W POLSCE

NA zaproszenie Zarządu Głównego LPŻ przybyła do Warszawy w dniu 13 października br. delegacja Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego **(VAZDUHOPLOVNI SAVEZ JUGOSLAVIJE)** w składzie: Sakota Slobodan — wiceprzewodniczący VSJ, inż. Ilić Milos — konstruktor „Kosavy", „Ilindenki" i „Maka" (nowy szybowiec akrobacyjny) i Pajic Sredoje — sekretarz Komisji Szybowcowej VSJ i zastępca kierownika Centrum Szkolenia Lotniczego we Vrsac. Goście jugosłowiańscy, których pobyt w Polsce potrwa dziesięć dni, złożyli przedstawicielowi naszej redakcji następujące oświadczenie:

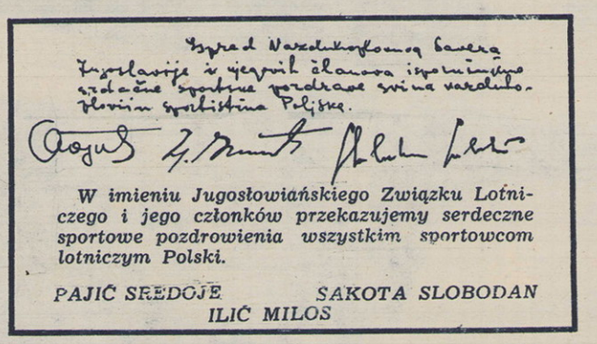
„Jesteśmy bardzo zadowoleni z pobytu w zaprzyjaźnionej Polsce — jako goście polskich sportowców lotniczych. Nasze zadowolenie jest tym większe, że wysoko cenimy polski sport lotniczy, a zwłaszcza szybownictwo zajmujące czołowe miejsce w świecie.

Jesteśmy przekonani, że na podstawie dotychczas nawiązanych kontaktów z przedstawicielami polskiego Aeroklubu, wkroczą też i oba nasze aerokluby narodowe na drogę służącą dalszemu ich rozwojowi".

Powyżej zamieszczamy odręczne pozdrowienia delegacji jugosłowiańskiej dla polskich sportowców lotniczych. Obszerniej o pobycie przedstawicieli VSJ w Polsce napiszemy w następnych numerach.

(k)

Fragment spotkania przedstawicieli pioniu lotniczego ZG LPŻ z wiceprzewodniczącym VSJ — Sakota Slobodan (w środku)



W imieniu Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego i jego członków przekazujemy serdeczne sportowe pozdrowienia wszystkim sportowcom lotniczym Polski.

PAJIĆ SREDOJE SAKOTA SLOBODAN
ILIĆ MILOS

Wójcicki — mistrzem seniorów Babiarz — mistrzem juniorów

W NIEDZIELĘ dnia 14 października br. zakończyły się w Gliwicach II Mistrzostwa Samolotowe Polski. Przyniosły one następujące wyniki:

Mistrzem Polski w klasie juniorów został pilot **Stanisław Babiarz** (Aeroklub Wrocławski), uzyskując w klasyfikacji łącznej po 5-ciu konkurencjach 1 044 pkt. Mechanikiem zwycięzcy był Bronisław Podmokły. Drugie miejsce zajęła załoga: pil. Jan Baron z mech. Wawrzyńcem Tomaszewskim (Aeroklub Olsztyński) — 1 043 pkt, trzecie — załoga: pil. Zbigniew Rawicz i mech. Marian Kotylak (Aeroklub Gliwicki) — 1 007 pkt.

Mistrzem Polski w klasie seniorów został 24-letni pilot **Władysław Wójcicki** (Aeroklub Podkarpacki), uzyskując łącznie po rozegraniu 5-ciu konkurencji 1 383 pkt. Mechanikiem zwycięzcy był Michał Dołżycki. Drugie miejsce zajęła załoga: pil. Zbigniew Wróblewski i mech. Roman Maluchnik (Aeroklub Stalinogrodzki) — 1 329 pkt, trzecie — zeszłoroczny mistrz seniorów Zdzisław Dudzik i mech. St. Majerowski (Aeroklub Warszawski) — 1 318 pkt.

Mistrz w klasie juniorów latał na samolocie CSS-13, mistrz w klasie seniorów — na samolocie Zlin-26. W mistrzostwach juniorów brało udział 29 załóg, zaś w mistrzostwach seniorów 19 załóg (14 na samolotach Zlin-26 i 5 na samolotach Junak-2).

Najlepszą ocenę — nieoficjalną — w konkurencji D (akrobacja obowiązująca i indywidualna) otrzymał pilot Józef Młocek (Aeroklub Ostrowski).

Mistrzowie, zwycięzcy poszczególnych konkurencji i mechanicy otrzymali od organizatorów nagrody i dyplomy.

JERZY ZARĘBSKI

Pilot Wojciech Matonóg (juniorzy) po starcie do akrobacji
Foto: B. Koszewski

„LOT" zakupi samoloty pasażerskie

TEMATEM obrad Komisji Sejmowej Komunikacji i Łączności były m. in. sprawy lotnictwa cywilnego. Stwierdzono, że w pięciolatce wzrosną poważnie jego zadania, zwłaszcza w dziedzinie przewozu pasażerów na liniach zagranicznych. Obecny jednak stan naszych lotnisk i sprzętu nie zapewnia realizacji tych zadań. Dlatego też przewiduje się unowocześnienie centralnego portu lotniczego w Warszawie oraz jednego z wojewódzkich — jako zapasowego. Zakupione zostaną również nowe samoloty pasażerskie za granicą na warunkach kredytowych, do czego upoważnione zostało Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. Nowy sprzęt pozwoli nam na uruchomienie dodatkowych linii zagranicznych do Aten, Kairu, Tirany, Zurichu, Londynu, Rzymu i Amsterdamu. Ilość połączeń zagranicznych wzrośnie więc do 18.

Dwa samolotowe rekordy świata pilotów ČSR

(Korespondencja własna

PILOT Aeroklubu Pardubickiego Ludomir Stastny ustanowił na trasie trójkąta o obwodzie 100 km dwa rekordy międzynarodowe w kategorii samolotów sportowych do 1 000 kG. Dnia 8 października br. według nieoficjalnych danych, osiągnął on na „Sokole" — na trasie 500 km — prędkość 285,156 km/h, a na 1 000 km prędkość 283,320 km/h. Do tej pory oba rekordy były w posiadaniu Francuza Nicolas'a: 264,304 km/h i 262,786 km/h. Jednocześnie Ludomir Stastny pobił własny rekord krajowy w przelocie prędkościowym na trasie 100 km wynikłem 294,695 km/h. Jego stary rekord wynosił 255,672 km/h.

VLASTA PIKRTOVA

Zlot gwiaździsty w Innsbrucku

W INNSBRUCKU (Austria) odbył się ostatnio Międzynarodowy Samolotowy Zlot Gwiaździsty, w którym wzięło udział 29 pilotów z 8 państw: Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Francji, Luksemburga, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i Włoch. Zwycięzcą zlotu został Czechosłowak Vojtech Salek, startujący na samolocie Zlin 126 — Trener, który uzyskał 3 805 pkt. Również w klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajęła ekipa CSR, otrzymując 10 887,5 pkt. Sprawozdanie z tej ciekawej imprezy samolotowej, które otrzymaliśmy od naszego korespondenta redaktor Vlasty Pikrtovej, zamieścimy w następnych numerach.

WZNOWIENIE DZIAŁALNOŚCI AEROKLUBU TORUŃSKIEGO

DNIA 13 października o godzinie 17.30 odbyło się pierwsze od czterech lat zebranie pilotów szybowcowych, samolotowych i skoczków spadochronowych zamieszkałych w Toruniu. Przybyli również przedstawiciele władz społecznych i politycznych, którzy w dużej mierze przyczynili się do zwołania zebrania. Mówcy w sposób przekonywający uzasadniali potrzebę wznowienia pracy lotniczej na swym terenie. Po dyskusji wybrano 11-osobową Radę Aeroklubu Toruńskiego w następującym składzie: przewodniczący — Bronisław Rau, sekcja szybowcowa — Mirosław Bokałło, sekcja samolotowa — Ludwik Weywer, sekcja spadochronowa — Janusz Buszewicz, sekretarz — Alojzy Filipski, skarbnik — Edmund Klimek. Oficjalne zakomunikowanie o wznowieniu działalności Aeroklubu Toruńskiego zebrani przyjęli entuzjastycznie długo niemilknącymi oklaskami.

Redakcja „Skrzydlatej" wita z zadowoleniem wznowienie pracy lotniczej na terenie Torunia, którego młodzież dotkliwie odczuwała potrzebę swojego ośrodka. Z tej też okazji przesyłamy wszystkim członkom aeroklubu jak najlepsze życzenia w pracy nad popularyzacją i rozwojem lotnictwa polskiego. (Mai.)

ZMIANA KLASYFIKACJI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

„SCHWEIZER Aero-Revue" przynosi sensacyjną wiadomość, iż aeroklub francuski już po zakończeniu Szybowcowych Mistrzostw Świata przeprowadził ostateczną rewizję obliczeń wyników. W rezultacie wykryte zostały pomyłki w klasyfikacji drugiej konkurencji, a tym samym w klasyfikacji końcowej.

Po wprowadzeniu poprawek tabela punktacji uległa dość znacznym zmianom. Zwycięzca mistrzostw, Mac Cready otrzymał o 12 punktów więcej, co jeszcze wzmocniło jego pozycję. Wicemistrz Juez zyskał jeden punkt, Gorzelaka i Saradica zmiana nie dotknęła. Za to np. Stephenson (Anglia) stracił 175 pkt i został przesunięty z szóstego na 11 miejsce, podobnie Bar (Izrael) przeszedł z 13 na 15 miejsce z utratą 177 pkt. Natomiast zawodnik szwajcarski Nietlispach poprawił swoją pozycję, przechodząc z miejsca 8 na 6. Po jednym miejscu skorzystali również: Hanna Reitsch (z 9 na 8), Wills (10/9), Ortner (Argentyna, 11/10), Domisse (Płd. Afryka, 14/13), i Toutenhoofd (Holandia, 15/14). Ogółem spośród pierwszej piętnastki zawodników ośmiu zostało przesuniętych w tabeli.

Komentując tę wiadomość „Schweizer Aero-Revue" pisze na zakończenie notatki:

„Dowiadujemy się z dobrze poinformowanych źródeł, że Francja zamierza ubiegać się o przeprowadzenie następnych mistrzostw również u siebie. Jesteśmy pełni szacunku dla Aeroklubu Francuskiego, śmiemy jednak wyrazić nadzieję, iż potrafi on w przyszłości znaleźć ludzi władających suwakiem logarytmicznym z dostateczną sprawnością i szybkością".

Z ZSRR

LOTNICY ZSRR W ANGLII

JAK podaje francuska prasa fachowa, radziecka delegacja lotnicza z marszałkiem P. Zigariewem i ministrem przemysłu lotniczego M. Dementiewem zaproszona na pokazy do Farnborough wzięła udział również w konferencji prasowej. W czasie tej konferencji M. Dementiew potwierdził istnienie nowego czterosilnikowego samolotu turbośmigłowego opracowanego przez A. Tupolewa przy współpracy O. Antonowa. Samolot ten będzie zabierał 120—180 pasażerów.

Zapytany na temat demonstrowanego na pokazach rekordowego samolotu Fairey FD-2 minister oświadczył iż Związek Radziecki również posiada samolot o podobnych osiągach oraz, że nie atakowano dotychczas rekordu prędkości FAI. Delegacja radziecka odbyła także loty na pokładach najnowszych samolotów brytyjskich m. in. inż. O. Antonow zapoznał się z czterosilnikowym turbośmigłowym samolotem pasażerskim „Britannia", a główny pilot doświadczalny generał A. Błagowieszczenski przez blisko 40 min. pilotował (z pasażerem B. Bedfordem) dwumiejscową wersję myśliwca „Hunter" w obszarze prędkości dźwięku, wykonując szereg figur wyższej akrobacji. (W)

III WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY RADIOMODELARZY

W Leningradzie odbyły się niedawno mistrzostwa ZSRR w kategorii modeli zdalnie sterowanych z udziałem 27 zawodników. Modele z napędem wyposażone w aparaturę jednokanałową obowiązywał następujący program: start, lot prosty 150 m, „ósemka", zakręt w prawo, dwa zwoje spirali, „żmijka" i lądowania na punkt. Tytuł mistrza ZSRR na rok 1956 i złoty medal im. A. Popowa zdobył Piotr Wieliczkowski (Ałma-Ata) przed I. Szczegoliewem (Swierdłowsk) i A. Erlerem (Leningrad).

W kategorii modeli z napędem z aparaturą 6-kanałową puchar Komitetu Centralnego DOSAAF i pierwsze miejsce zdobył L. Tiepłow (Charków) przed S. Malikiem (Moskwa).

W modelach szybowców z aparaturą jednokanałową najlepszym zawodnikiem okazał się N. Drożżin (Moskwa).

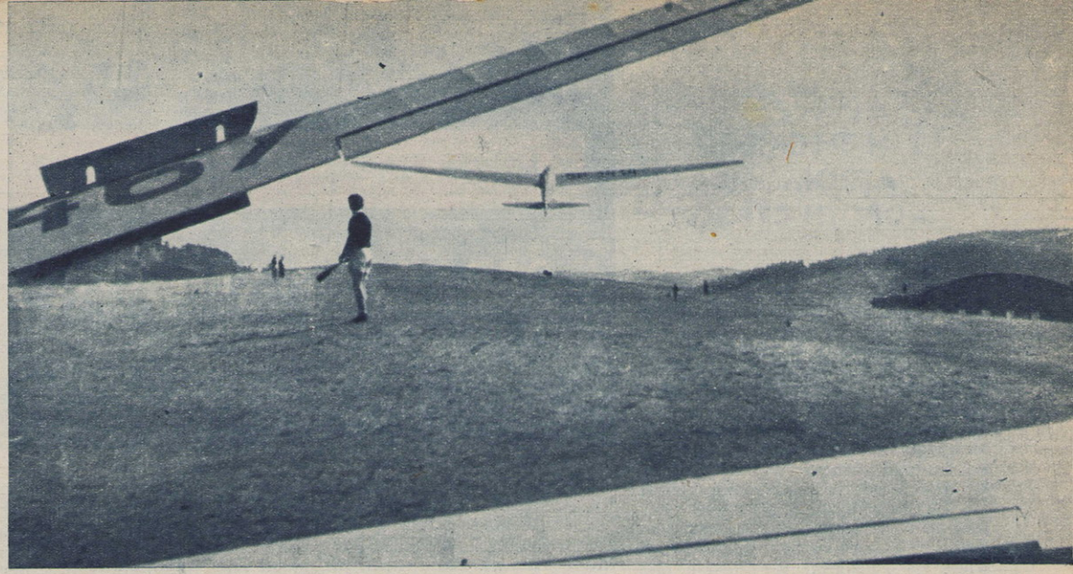
Zawody odbywały się w trudnych warunkach atmosferycznych, przy wietrze 5—7 i więcej m/sek. (W)

LOTNICTWO I PROMIENIE KOSMICZNE

PODMOSKIEWSKI ośrodek Instytutu Fizyki Akademii Nauk ZSRR, mieszczący się w Dołgoprudnieńsku, specjalizuje się w badaniach promieni kosmicznych. Do tego celu służą balony-sondy z licznikami Geigera-Müllera oraz specjalnie przystosowany do lotów wysokościowych czterosilnikowy samolot-laboratorium. Jest on wyposażony m. in. w urządzenie samoczynnie określające masę cząsteczek i trasy ich przebiegów, fotografowane stereoaparatem wykonującym 100—150 zdjęć w ciągu jednego lotu. Urządzenie to ma ciężar około 4 000 kG i zużywa 40 kW energii elektrycznej.

Intensywne badania promieni kosmicznych prowadzone są w celu rozszerzenia wiedzy o jądrach atomowych i cząsteczkach wchodzących w ich skład. Oprócz tego przy pomocy promieni kosmicznych można wywoływać przeróżne procesy jądrowe oraz badać ich przebieg i charakter.

Należy oczekiwać, że w niedalekiej już przyszłości uczeni potrafią praktycznie wykorzystać poznawane dziś właściwości promieni kosmicznych. (W)



NA ZARZE

Foto: T. Rejniak.

W SPRAWIE SZKOLENIA KOBIET W SZYBOWNICTWIE

OSTATNIA podróż służbowa, oprócz szeregu różnych problemów nurtujących nasze lotnictwo sportowe — nasunęła mi jedno zasadnicze pytanie: po co na szkolenie lotnicze przyjmuje się kobiety? Nie jestem zwolenniczką twierdzenia, że lotnictwo jest wybitnie męskim sportem, absolutnie. Ale pytanie to nasunęły fakty, jakie mają miejsce (nie od dziś zresztą) w niektórych aeroklubach czy szkołach szybowcowych.

To, że niektórzy instruktorzy znajdują wśród kobiet wyłącznie antytalenty lotnicze — jest oczywiście bzdurą. Znamy przecież nasze kobiety — pilotki i instruktorki szybowcowe, które latają nie gorzej, a może nawet lepiej od niektórych swych kolegów. Jest ich co prawda (tych wybijających się) niewiele, ale w proporcji do ilości szkolonych mężczyzn i kobiet — chyba nie za mało.

Wierzę, że dziewczęta w okresie szkolenia sprawiają więcej kłopotu instruktorowi niż płeć męska. Dziewczyny nie wypada „obrugać" za jakieś niewłaściwie wykonane zadanie, bo się rozpłacze. Trzeba mieć do niej więcej cierpliwości. Stanowczo jednak nie zgadzam się z tym, że „baby" w lotnictwie to zakała, zmora i w ogóle coś niepotrzebnego. Nie twierdzę również, że każdą kobietę można wyszkolić. Ale czy każdy chłopak, którego porwie romantyka latania, będzie naprawdę pilotem? Wiemy przecież wszyscy o tym dobrze, że z każdego turnusu i w każdej szkole odpada pewna część chłopców jak i dziewcząt, dla których opanowanie sztuki pilotażu staje się nieosiągalne — przekracza ich zdolności. Nie szukajmy więc na siłę wybitnych talentów lotniczych wśród płci męskiej i nie krzywdźmy kobiet — przypisując im bez względu na indywidualne zdolności miano tzw. „nogi" w lotnictwie.

No, a jeżeli chcemy naprawdę wyrzucić kobiety poza nawias sportu lotniczego, to wobec tego po co je przyjmujemy na szkolenie? Powiedzmy szczerze: lotnictwo nie dla „bab" — to nasz, śmiałych i odważnych mężczyzn sport i niech nam „baby" nie mieszają. Bo zabawa z przyjmowaniem kobiet na szkolenie, a potem „wykańczaniem" ich na siłę, za drogo nas kosztuje. Aby nie być gołosłowną, przytoczę fragment listu od pięciu uczestniczek sierpniowego turnusu w szkole strzebielińskiej.

„Dnia 1 sierpnia — piszą one — rozpoczął się w Strzebielinie piąty turnus podstawowego szkolenia szybowcowego. W dniu rozpoczęcia kurs liczył 64 uczestników, w tym jedenaście dziewcząt. Podzielono nas na dwie grupy. Jedną szkolił instr. Zygmunt Gołębiowski, drugą — Jan Husakowski. W połowie miesiąca z grupy instr. Gołębiowskiego zwolniono trzy koleżanki, podobno z powodu braku postępów w nauce, chociaż nie latały one gorzej od pozostałych uczniów. W grupie instr. Husakowskiego — dzieje się podobnie. Dziewczęta, które z powodu chwilowej niedyspozycji muszą przerwać na 2 dni szkolenie, nie mają już żadnych szans, aby dogonić grupę. Po prostu zawiesza się je w lotach, bo nie ma czasu na odrobienie zaległości. Pomysły instruktorów zmierzające do usunięcia dziewcząt ze szkolenia są wprost zadziwiające, zarazem śmieszne — np: za mały ciężar ciała (chociaż GOBLL nie miał żadnych zastrzeżeń!), za duży wiatr na wykonywanie lotów (oczywiście dla dziewcząt) i szereg innych. Wszystko to wskazuje niezbicie, że kierownictwo szkoły nie jest zainteresowane wyszkoleniem przybyłych tam dziewcząt, lecz przeciwnie — darzy nas szczególnym, nieuzasadnionym uprzedzeniem. O tym jaki jest stosunek instruktorów do nas, niech świadczą słowa jednego z nich wypowiedziane do grupy koleżanek, które szkoliły się w Słupsku: „Mamy w Strzebielinie kilka babek. Część ich udało się nam już wywalić, z resztą zrobimy to samo przy najbliższej okazji..."

List ten podpisało pięć dziewcząt. Nazwiska ich znamy. Nie podajemy dlatego, że one jednak chcą latać...

Do tego „bukiecika" warto dodać jeszcze więcej „kwiatków", aby wykazać cały bezsens kosztownej zabawy w strzebielińską szkołę. Otóż jedna z pięciu podpisanych pod cytowanym listem dziewcząt (nazwiska nie podaję celowo) miała „szczęście" być na dwóch turnusach w tej szkole — w lipcu i sierpniu i... niestety podstawowego szkolenia nie ukończyła. W lipcu zawieszono ją w lotach z powodu dwudniowej niedyspozycji. Podobno tempo szkolenia nie pozwoliło jej na odrobienie zaległości. Myślicie, że wysłano ją zaraz do domu? Ależ skąd. Przydała się ona jeszcze do pomocy w pracy na starcie — przy czym obiecywano jej z dnia na dzień jakiś lot. Aż wreszcie, po niemal dwóch tygodniach bezproduktywnego dla niej siedzenia w szkole — zdecydowano zwolnić ją z kursu, proponując powtórzenie go w następnym miesiącu. W sierpniu historia się powtórzyła, z tą jednak różnicą, że tym razem zawieszenie nastąpiło z powodu pęknięcia skrzynki „abecaka" przy lądowaniu (2% uszkodzenia). Przypadek to raczej przewidziany w klauzulach wyszkoleniowych i chyba nie kwalifikujący ucznia do usunięcia z kursu. A jednak i tym razem, po kilkunastodniowym pobycie w szkole, wyjechała ona do domu. Czy przypadkiem nie dosyć, aby młodą dziewczynę zniechęcić do latania? Mimo to ona chce i na pewno będzie latała, tylko nie w szkole, ale w Aeroklubie Bydgoskim.

I jeszcze jeden bardzo znamienny przykład z turnusu lipcowego w tej szkole. Jedna z uczennic w grupie instr. Husakowskiego latała prawdopodobnie bardzo źle — skoro według jego słów miał mu kaktus wyrosnąć na dłoni, jeśli ona przelaszuje się na „Salamandrę" — mimo to puścił ją jako pierwszą na wysoki start (chyba dlatego, aby ją prędzej wykończyć). Życzeniu jego stało się zadość — niefortunne lądowanie i dziewczyna pojechała do domu, ale... nie zrezygnowała z latania. W Aeroklubie Bydgoskim — po kilku lotach kontrolnych na „Żurawiu" — dostała jednak „Salamandrę". Jakże więc chowa się kaktusik, instruktorze Husakowski? Może tak założymy ich hodowlę?

Dosyć przykładów i ironii. Trzeba stwierdzić, że postępowanie instruktorów ze Strzebielina jest nie tylko antypropagandą lotnictwa wśród młodzieży, ale więcej — karygodnym marnotrawstwem. Nie trzeba chyba przypominać, że wyszkolenie każdego pilota pochłania spore sumy pieniędzy (koszty przejazdów na badania lekarskie, do szkoły, wyżywienie na kursie, a i samo szkolenie, za które instruktorzy biorą pieniądze itp.). Tego jednak zdają się oni nie dostrzegać. Lepiej więc skończyć filozoficzne dyskusje w rodzaju: czy kobiety powinny latać — a z większą troską i odpowiedzialnością podejść do powierzonych sobie zadań.

Sport lotniczy bowiem uprawiać mogą wszyscy, bez względu na płeć, którym warunki zdrowotne i zdolności pozwalają na opanowanie tej trudnej sztuki.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Z lotnisk między Wisłoką a Wisłokiem (3)

OBRAZKI PESYMISTYCZNE

JERZY STARON

Z MIELECKIEGO AEROKLUBU ROBOTNICZEGO

Pół roku złej gospodarki i obojętności wobec spraw aeroklubu wystarczyło, aby piętno zostało na nim wyciśnięte i straszyło do dzisiaj. Działo się to w okresie kiedy kierownikiem aeroklubu był Mardzyński. Pracował on w aeroklubie dwukrotnie. Po raz pierwszy zwolniono go ze stanowiska z-cy kierownika d/s politycznych w ubiegłym roku. Kiedy odszedł ludzie odetchnęli. Po kilkumiesięcznej przerwie przyjęto go na to stanowisko z powrotem, mimo że jego praca pozostawiała wiele do życzenia. W miesiąc później został kierownikiem aeroklubu. Jak do tego doszło? Kto pozwolił lub komu zależało na tym, aby nierób i hulaka kierował ośrodkiem lotniczym?! Ze słów pracowników można wywnioskować, że błąd ten popełnił ktoś z kierownictwa aeroklubu. Nie wymieniają jednak nazwisk. Obawiają się następstw...

Rezultat tego błędu jest dzisiaj znany nie tylko aeroklubowi. W organie prasowym KW partii ukazał się artykuł pt. „Lekarzu — ulecz sam siebie" — poświęcony Mardzyńskiemu. Zgodnie z przewidywaniami większości pracowników, Mardzyński okazał się lekkoduchem nazbyt często zaglądającym do kieliszka i kanciarzem pobierającym pieniądze w aeroklubie oraz w zakładzie pracy, z którego przeniesiono go na odpowiedzialne stanowisko kierownika aeroklubu. Epilogiem „działalności" Mardzyńskiego była prokuratura.

Rozprzężenie organizacyjne sięgające tamtego, mało chlubnego okresu, na pewno w mniejszym stopniu, ale istnieje do dzisiaj. Od kilku miesięcy kierownikiem aeroklubu jest Józef Janiak. Lotnictwo jest mu bliskie ponieważ jest pilotem, brak mu natomiast doświadczenia w kierowaniu ośrodkiem lotniczym. Wśród podległego mu personelu cieszy się dobrą opinią. Ludzie mówią o nim po prostu „to robotny chłop". Lecz przychylam się także do ich zdania, kiedy twierdzą, że jest mało wymagający i za mało stanowczy. Mówią też, że za mało ma pomocy ze strony kierownika wyszkolenia, który ma przecież duże kwalifikacje i powinno mu zależeć na jak najszybszym zapoznaniu nowego kierownika z problemami aeroklubu.

Źle wpłynęła na atmosferę druga zmiana na stanowisku kierownika technicznego. Na miejsce Romana Laty przyszedł z Wrocławia Włodzimierz Mielniczenko. Jest on dobrym fachowcem. Zdanie to utrzymują zarówno podwładni mu ludzie, jak i jego przełożeni. Mają natomiast pretensje do niego o to, że jest zanadto wybuchowy, że źle traktuje pracowników, jest niesprawiedliwy oraz, że oddziela się dużym dystansem od ludzi. Podobno faworyzuje on swego kolegę z Wrocławia, z którym razem został przeniesiony do Mielca, starszego mechanika samolotowego — Adama Gibę. Wyraża się to m. in. w zwolnieniach z pracy tego ostatniego, w większym zaufaniu jakie ma do niego, a jednocześnie brakiem wiary w pozostały personel. W ten sposób powstały grupy „wrocławska" i „mielecka", które nie darzą siebie nawzajem ani wielką przyjaźnią, ani koleżeństwem.

Niezadowolenie panuje także wśród instruktorów samolotowych. Mają oni żal do kierownika wyszkolenia — Mieczysława Dąbkowskiego, o to, że za mało dba o podnoszenie ich kwalifikacji. W Aeroklubie Rzeszowskim instruktorzy, którzy skończyli kurs razem z Tadeuszem Szabłowskim, instruktorem Aeroklubu Mieleckiego — brali już udział w pokazach w ostatnim Święcie Lotnictwa. On, został zaledwie przelaszowany na „Zlina" przez swego kolegę klubowego — Zbigniewa Kędziorka. (Kędziorka, który wówczas zastępował kierownika aeroklubu ukarano za to naganą...?!). Natomiast nikt nie zwrócił uwagi przewodniczącemu Rady Aeroklubu i byłemu kierownikowi aeroklubu — Tadeuszowi Gołębiewskiemu, który pozwolił sobie na samowolny lot. Gołębiewskiego wszyscy pamiętają jako dobrego przełożonego i organizatora. Uważają jednak, że teraz przekracza on czasami kompetencje przewodniczącego Rady. Istnieje także zdanie, że na kierownictwo aeroklubu ma ktoś wpływ z zewnątrz.

Kadra techniczna narzeka na niedbale planowane loty, częste zmiany decyzji co do ilości sprzętu potrzebnego na starcie. Ludzie zżymają się na złą organizację pracy wyszkolenia, tracą czas i nerwy. Wątpliwości swoich nie wyrażają głośno — wbrew opinii wygłoszonej przez Stanisława Ciacha — zastępcy kierownika d/s politycznych. Nie mówią, ponieważ na którymś posiedzeniu kierownictwa padło zdanie: „No, uposażenie pieniężne mechaników wzrosło, będziemy mogli teraz przebierać". Na pytanie dlaczego nie piszą na ten temat do redakcji, odpowiedzieli, że... muszą dbać o opinię.

Jak wspomniałem w jednym z poprzednich artykułów z tego cyklu, Rada Aeroklubu w celu naprawienia atmosfery postanowiła podjąć uchwałę. Pokrótce się z nią zapoznałem. Wymienia ona szczegółowo obowiązki pracowników począwszy od kierownika, a skończywszy na dyżurnym hangaru. Pomysł, niestety, godny pożałowania. Dubluje i tak pokaźną ilość instrukcji i zarządzeń oraz świadczy o nieznajomości kompetencji lub świadomym ich przekraczaniu przez personel aeroklubu. Ktoś w rozmowie ze mną powiedział, że przydałaby się inna uchwała; o zniesieniu antagonizmów...

Wszyscy zaś zgodni są co do tego, że Rada Aeroklubu w obecnym składzie jest zdolna do wyprowadzenia klubu z impasu. I ja tak myślę. Do tego potrzebne jest jednak ogólne zaufanie i wspólna troska o wykonanie wspólnych zadań.

Z AEROKLUBU RZESZOWSKIEGO

Oprócz tarć między kadrą techniczną a instruktorami, mają ci pierwsi wiele innych kłopotów. Na pierwszy plan wysuwają się sprawy zaopatrzenia w części zamienne, farby, smary, paliwo itp. Trudności powstające na tle braków w zaopatrzeniu nie dotyczą oczywiście jedynie tego aeroklubu. Podobna sytuacja jest także w Krośnie i w Mielcu.

W okresie przygotowawczym do pokazów na Święto Lotnictwa w aerocklubie odbywały się intensywne loty. Na kilka dni przed świętem okazało się, że... nie ma paliwa. Stanisław Sobień — kierownik techniczny powiedział mi, że przy układaniu planów nie wzięto pod uwagę eksploatacji naziemnej samolotów, w wyniku czego później brakuje paliwa do lotów. Czyja to wina?

Do malowania sprzętu używa się nie lotniczych lakierów. Właściwych aeroklub nie posiada, a z Zarządu Głównego innych nie otrzymują.

Zarząd Wojewódzki bardzo niechętnie daje mechanikom delegacje do Warszawy. A przecież sprzęt musi być przygotowany do lotów. I wydawałoby się, że ZW wychodzi właśnie z tego założenia stwierdzając: „Miejsce mechanika jest w aeroklubie". Ale jak przygotować sprzęt skoro nie ma potrzebnych części? Zarząd Wojewódzki też nimi nie dysponuje. Skoro już jednak delegacja zostanie wystawiona i przedstawiciel aeroklubu zjawi się w ZG — wyrastają nowe przeszkody.

Ogólnie biorąc na 25 pozycji wyszczególnionych w zapotrzebowaniu, zrealizowane są najczęściej te mniej ważne, a ilość ich nie przekracza cyfry 7 czy 8. Nie pomaga nawet podpis szefa Działu Technicznego ZG LPŻ. Magazynier rozkłada ręce mówiąc — nie ma. Podobno jednak niektórzy otrzymują żądane materiały... dzięki dobrym znajomościom.

„Kwiatkiem" o specjalnym „zapachu" jest także sprawa finansów. Od Stanisława Sobienia dowiedziałem się, że w aeroklubie zdarzają się często przypadki opłacania przejazdów kolejowych do GOBLL-u przez kandydatów na szkolenie lotnicze (!). A kto za to odpowiada — aeroklub, ZW czy ZG LPŻ? Oczywiście, odpowiedzialnego znaleźć nie trudno. Lecz nie to wydaje mi się jest najważniejsze. Bardzo ważną rzeczą jest prestiż LPŻ, który, mówiąc delikatnie, bardzo w ten sposób maleje.

Niejasna jest także rola jaką w aeroklubie odgrywa jego Rada. Jeżeli wierzyć zastępcy kierownika aeroklubu d/s politycznych — Stanisławowi Haderowi, Rada nie spełnia należycie swoich zadań i trzeba ją natychmiast zmienić. Inne stanowisko co do tego reprezentuje inspektor wyszkolenia lotniczego ZW — Stanisław Kurc. Jego zdaniem, opieka ze strony zakładu pracy, którego kierownictwo ma swoje szerokie przedstawicielstwo w Radzie, przynosi aeroklubowi duże korzyści. Na poparcie swego zdania przytoczył szereg faktów świadczących o rzeczywiście istotnej pomocy. Skąd się bierze jednak ta różnica w opiniach? Przecież aeroklub powinien lepiej o tym wiedzieć, gdyż on korzysta z tej pomocy. Wydaje mi się, że należałoby temu poświęcić uwagę.

W aeroklubie istnieje „walizkowy" nastrój. Grozi mu bowiem likwidacja. Jeżeli instytucja, od której ta likwidacja zależy, wykona swe plany zgodnie z pierwotnymi założeniami (w tej chwili zanosi się na pewne opóźnienie), w lipcu przyszłego roku lotnisko w Jasionce będzie musiało być zamknięte. W Zalesiu — miejscowości położonej tuż koło Rzeszowa — jest teren, który był kiedyś lotniskiem. Przywrócenie mu dawnej użyteczności wymaga dość poważnych nakładów inwestycyjnych. Zarząd Główny LPŻ nie powziął w tej sprawie jeszcze żadnej decyzji. O potrzebie podjęcia szybkiej decyzji nie potrzeba chyba nikogo przekonywać. Działanie musi nastąpić jak najprędzej. Oczywiście takie, które nie pozbawiłoby ośrodka lotniczego w województwie i w Polsce.

Z ZARZĄDU WOJEWÓDZKIEGO LPŻ

Wszystkie powyższe sprawy oraz te z poprzednich artykułów, dotyczą ściśle Zarządu Wojewódzkiego i wystawiają mu odpowiednie świadectwo. Zawarty w nich materiał nie byłby jednak pełny gdyby nie poświęcić ZW bezpośrednio kilku wierszy. Popatrzmy na niektórych jego pracowników oczami terenu, czyli tzw. lotniczych mas.

Inspektor wyszkolenia lotniczego — Stanisław Kurc przyjeżdża do podległych mu aeroklubów... na ich żądanie. A pomaga im i kontroluje... za pomocą instrukcji ZG LPŻ. Pozostawienie tego zdania bez komentarza byłoby chyba dla niego krzywdzące. Nie tylko on bowiem jest winien tej sytuacji. Najważniejszą przeszkodą w lepszym sprawowaniu jego funkcji jest przede wszystkim duża ilość pracy papierowej. Widzą to także ludzie w terenie. I chociaż domagają się częstszych jego odwiedzin, w tym widzą usprawieliwienie. Nie ma on złej opinii wśród personelu aeroklubów. Niestety, nie można tego powiedzieć o wiceprezesie ZW LPŻ — ob. Zbigniewie Orzechowskim.

Specjalną antypatią darzą go mechanicy od czasu jego rozmowy z nimi na temat podwyżki płac. Zwiększenie im uposażenia chciał uzależnić od wysokości zarobków... członków rodziny. Zadawał przy tym „egzaminacyjne" pytania z obowiązków mechanika itp. Ten niepoważny sposób postępowania (na lotnictwie się nie zna — w czym podlegli mu pracownicy doskonale się orientują), mocno poderwał mu „hipotekę". W Mielcu mówili mi, że woli on mówić na temat piłki nożnej, niż o systemie szkolenia lotniczego. Skąd więc taka nagła gorliwość? Z chęcią wspominają o aeroklubach o byłym wiceprezesie — ob. Andrzeju Pociasku, który obecnie kieruje propagandą. Nie miał on wprawdzie przeszkolenia lotniczego lecz zawsze interesował się bolączkami aeroklubów i rozmawiał nie tylko z kierownictwem aeroklubów ale także i z dołami, czego nie można powiedzieć o innych pracownikach ZW.

Z prezesem ZW — ob. Henrykiem Makarą odbyłem dłuższą rozmowę na zakończenie mego raidu po aeroklubach rzeszowskich.

(Dokończenie na str. 15)

ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** • 9 • Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Trzeci gna prosto do ataku. Podpułkownik ściąga ster. W celownik kładzie się duży cień maszyny. SERIA!!... Jeszcze jedna. Zakręt w górę. Messerschmitt sunie z szybkością orkana. Przemyka blisko. Lecą huraganem sekundy. Olbrzymia przewaga szybkości niemieckiego myśliwca daje Polakowi jedyną szansę w walce kołowej. Jeżeli tamten jej nie podejmie, losy Pezetela są przesądzone... Lecz nie! Dolnopłat, tnąc powietrze jak nożem, zawraca do zwarcia. Zaczyna się śmiertelne krążenie. Dwie nienawistne sobie maszyny przewalają się w zawrotnych łukach wiraży, goniąc lufami plecy przeciwnika. Pionowo wzniesiona ziemia wiruje potężniejącym do szaleństwa rozmachem. Messerschmitt napróżno usiłuje skrócić promień zakrętu. Odrzuca go na zewnątrz prawie dwukrotnie wyższa szybkość. Jego skrzydła zaczynają drgać z natężenia. Zwinniejszy Pezetel coraz bardziej wysuwa się naprzód.

Podpułkownik walczy resztkami sił. Przed oczami fruwają mu czarno-czerwone koła. Miażdżący uchwyt siły odśrodkowej gniecie barki, dławi skręcony do tyłu kark. Napięte do ostateczności nerwy świdrują niepokojem. Z boku czekają jeszcze dwa Messerschmitt'y... Przeciwnik wystrzelił już do niego setki pocisków, lecz dotąd nie tknął go żaden. Co chwila słychać działko. Polak oszczędza amunicję. Odgryza się krótkimi, bardzo krótkimi seriami. Niemiec coraz bardziej zostaje w tyle. Leży teraz na boku, w dole... Walka niedostrzegalnie przenosi się w płaszczyznę pionową. Obie maszyny pędzą w zawrotnych pętlach. Skrzydłami przeciwnika coraz częściej szarpią poprzeczne wahnięcia — sygnał gwałtownej utraty prędkości. Należy je wykorzystać! Pamuła decyduje się na ostatczny cios... Postanawia użyć starego, setki razy wypróbowanego w ćwiczebnych walkach chwytu: krzyżuje stery jak do szybkiej beczki, równocześnie lekko przymyka gaz i podcina maszynę wepchniętym do końca orczykiem. Pezetel podrywa łeb, zamachem skrzydeł zwija się do korkociągu, ale natychmiast podtrzymany lotką i pełnym boost'em skacze naprzód, przysuwając się raptownie do pleców Messerschmitt'a!

Łeb maszyny zajaśniał ogniem serii.

Dolnopłat podrywa się nagle i leci w korkociąg. Dostał!!... Spada. Prostuje się, chwieje, tańczy jak kartka papieru, zaczyna znów obracać skrzydłami w korkociągu, nabiera pędu porwany swą masą i spada martwo, bezwładnie, ślepo posłuszny sile półtorej tony aluminium i stali.

Za szkłem kabiny widać zgarbioną, nieruchomą sylwetkę pilota. Lecz jeszcze dokładniej odcinają się krzyże na odwracających się skrzydłach. Podpułkownik nie ma czasu nasycić się triumfem. Pamięta o tamtych dwóch... Już zawraca.

W połowie zakrętu jego czujne ucho odróżnia poprzez łoskot silnika znajomy dźwięk: strzelają sukinkoty... Bokiem burty lecą smugi. Obróciwszy się doznaje skurczu serca. Za nim gna szeroki, tatarski półksiężyc, zwierający się w jego kierunku. Tworzy go sześć Messerschmitt'ów. — Skąd się wzięły??! Pozostały przecież tylko dwa... Nigdzie nie widać żadnego swojego samolotu, ani żadnej chmury, żeby się ukryć. Pozostaje bój do ostatka. Pamuła przeczuwa zbliżający się koniec, ale nie waha się ani sekundy. Zawija rozpaczliwy zawrót w tył, prosto w napastników i jeszcze na plecach wciska dźwignię spustową. Odwróciwszy maszynę, znajduje szóstkę trochę niżej, pod kołami. Spada w dół i ześlizguje się między przeciwnikami, dosięga tylnego Messerschmitt'a. Ostrzeżeni trzaskiem browningów dwaj jego boczni rzucają się piorunująco na napastnika, lecz zanim ukończyli zakręt, przeleciał między nimi, bijąc w plecy wybranego Niemca. Kabina tamtego gwałtownie otworzyła się i zobaczył w niej obcego pilota w czarnym hełmie, w popielatej skórze wzdętej od wiatru. Pod szelkami jego spadochronowych pasów na ramionach dostrzegł gruby zarys srebrzystych dystynkcji. Niemiec niezrozumiałym gestem wyrzucił ku górze ramię... W tej chwili po skrzydłach Pezetela przeleciała zamieć żelaza. Strzaskane zegary sypnęły igłami szkła. Maszyną rzuciło w bok! Odstrzelony pierścień Townend'a wyrżnął w płat i przygnieciony pędem, zawisł na zastrzale. Struga oliwy bluznęła prze stłuczony odwietrznik na instynktownie skulone plecy pilota. Silnik gwałtownie oddał ognia. Łopaty śmigła przewaliły się bezwładem i znieruchomiały. Opadła cisza...

Pamuła podniósł głowę. Przed twarzą, przeraźliwie jasno, ujrzał rozdartą blachę skrzydła i zamarłe ramię śmigła ze smugami rozgniecionych owadów. Maszyna kładła się na łeb...

Szarpnął się do skoku! Ale powstrzymał go złowrogi cień w lusterku. Górą przesuwał się Messerschmitt, wyrzucając z krawędzi skrzydła niebieskawe błyski. Manipulująca przy zamku pasów dłoń złapała ster. Napastnik jak sęp kołysze mu się nad głową... Ciemnieją oczy zajadłą nienawiścią. Rozpalony mózg podejmuje szaleńczą decyzję: zmiażdżyć tamtego własną maszyną i porwać go ze sobą w przepaść... Gasną umykające sekundy. Niebieski kontur dolnopłata spłynął w bok... Zawahał się...

W R A C A! T E R A Z!! Aaaach!!!

Ściągnięty oburącz ster podrywa schylony łeb samolotu i całym rozpędem rzuca go w skrzydła Niemca. Chlasnęło aluminium. Prysnęły z łoskotem szczątki połamanego śmigła, rozłupane podłużnice i dźwigary. Pamuła podświadomie osłania głowę. Rozmach uderzenia cisnął nim w tablicę przyrządów. Pękły pasy bezpieczeństwa. Tępy ból ołowiem napełnia czaszkę. Ogłuszony zapada się na mgnienie oka w głąb gondoli, ale natychmiast dźwiga się z powrotem w uchwytach pogiętego włazu. Pezetel wbił się płatem w bok napastnika i zahaczony z nim w jeden kłąb, opada w objęcia nieruchomej, twardej ziemi. Żółte taśmy nabojowe, szarpane pędem uderzają po plecach wylatując spodem roznitowanych skrzydeł Messerschmitt'a. Przytrzymuje je oburącz, kalecząc dłonie. Na głowę, gryząc oczy tryska strumień benzyny... Z każdą sekundą wraca energia. Jest potłuczony, ale żywy! Targany wiatrem wydostaje się wreszcie na burtę i obsuwa się przez plecy w głębinę. Zwrócony twarzą w niebo po raz ostatni przywiera oczami do wielkich obwiedzionych bielą krzyży...

Splecione z sobą maszyny zostawiły go natychmiast wyżej z narastającym łoskotem zapadły mu się pod stopami.

Jedwabiste smugi gęstniejącego powietrza poczęły nim okręcać dokoła poprzecznej osi. Wyrzucił w bok ramiona, skurczył nogi w udach i kolanach i mocno przycisnął je w kierunku brzucha... Obroty zwolna ustały. Spadał teraz w położeniu ukośnym, głową w dół, twarzą do ziemi. Poprzez syk wpadającego w uszy powietrza, usłyszał daleki głos silników.

Serce wali jakby chciało się rozpaść. Pęd tnie twarz aż łzy stają w oczach. Zgubił okulary... Tysiąc metrów niżej, wyprzedzają go obie maszyny. Spadają już osobno, wlokąc za ogonami porąbane kawały swych organizmów. Bokiem mignęła wzdęta czasza spadochronu. — To pewnie tamten — przyszło mu na myśl.

Rzeźba ziemi nabiera ostrości. W uszach boleśnie kłuje ciśnienie. Rośnie wielobarwna mozaika zagonów. Wysokość gaśnie okruchami sekund. Palce kurczowo ściskają uchwyt. Jeszcze dziesięć sekund... Wzmaga się lęk. — O T W O R Z Y S I Ę??...

I... długie, desperackie szarpnięcie dłonią. Z bowdenu wyślizguje się stalowa linka. Załopotał z tyłu jedwab. Poderwał spadające bezwolnie ciało. Czasza z hukiem nabrała powietrza, rozkwitła białym parasolem i rozkołysana aż do horyzontu, leniwie spłynęła w dół.

Podpułkownik uchwycił linki, podniósł głowę i ujrzawszy napęczniałą od wiatru rozetę, wybuchnął dzikim, rozrywającym radością serce śmiechem.

★

W głębokim mroku schodzimy z lotniska. Roziskrzone mrowie gwiazd ściele ciszę nadchodzącej nocy. Idę z Urbanem skrajem lasu, wolno, w milczeniu. Kroczymy do kolan w oparach przyziemnej mgły.

W ciemnościach, między nieruchomymi sosnami, migoczą żółte płomyki lamp. Słychać szczęk narzędzi po żelazie, cykanie benzynowych pomp, zgrzyty nabojowych taśm zakładanych w podajniki. Z rzadka odzywają się głosy zmordowanej obsługi. Co kilkanaście metrów mijamy ciemne sylwety płatowców z mechanikami na przystawionych drabinach. Pracują w świetle latarń, trzymanych pod osłoną kurtek lub płaszczy. Czarne od smarów ręce z nabrzmiałymi wysiłkiem żyłami, badawczo obmacują w oświetlonej przestrzeni sploty kabli i przewodów. Niekiedy światło poruszy się niespodzianie, wyławiając z mroku twarz napiętą skupieniem i błyszczące w natężeniu oczy.

Wiem od Struczaka, że będą harowali całą noc. Inaczej, dywizjon nie będzie miał na jutro maszyn...

Nieoczekiwanie Urban chwyta mnie za ramię i ściska.

— Wiesz Krzysztofie co przyszło mi na myśl? — mówi posępnie. — Ten wiwatujący nas onegdaj tłum u Lourse'a... Tacy byliśmy pewni naszej potęgi. A dziś, w pierwszym dniu wojny? Mit się rozwiał.

Rozumiem uczucia Urbana, ale milczę. Pali mnie ból. Straciliśmy dziesięciu pilotów, w tym dwóch zabitych, ośmiu rannych. Dziesięć całkowicie zniszczonych i czternaście uszkodzonych, niezdatnych do lotu maszyn. Przeszło 50% strat! Oto bilans pierwszego dnia działań naszych czterech eskadr. Taką cenę zapłaciliśmy za osiemnaście strąconych samolotów. Psiakrew, rzygać się chce na to wszystko!... Nie mogę się skupić. Dręczą mnie myśli szybkie i oderwane. Maszynę na jutro będę miał gotową. Struczak zmontował jakoś przestrzelony rozrusznik. Resztę załatają przez noc... Ale co będzie jutro? Gotowych do działań ma być dziesięć samolotów. To nam przyrzekli mechanicy... Ciekawe ile maszyn wystawi III dywizjon w Zielonce?... Muszę za wszelką cenę zdobyć mapy. Gubię się bez nich po walce... Miałem ci napisać list Kochana. Czy zdążę to jeszcze uczynić? A może go już nigdy nie otrzymasz?... Startujemy przecież po śmierć nie po zwycięstwa... Jestem głodny i niewyspany. Wrześniowy ziąb daje się już we znaki. Cienki drelich nie chroni przed chłodem. Jutro wezmę sweter.

Nastawiamy kołnierze bluz i z rękoma w kieszeniach skręcamy na mokre ściernisko. Trzewiki nasiąkają wodą. Z dala słychać wściekłe ujadanie psów. Wkrótce ukazują się znajome cienie drzew przy drodze i wybielona wapnem brama folwarku. Okna chałup zasłonięte — obowiązują przepisy OPL. Na gumnie — ruch. Piski dziewcząt, rżenie koni, gwar. Ciemność faluje ognikami papierosów.

(DALSZY CIĄG NASTĄPI)

CZYŻBY ZMIERZCH MISTRZOSTW?

TADEUSZ MALINOWSKI

Według rozumowania kierownika wydziału spadochronowego ZG LPŻ Mieczysława Kamińskiego można od powiedzieć na to pytanie krótko: tak i nie. Dlaczego? Otóż najlepiej być dyplomatą i nie ujawniać swoich poglądów, a w razie potrzeby bronić ich takimi argumentami jakie w danej chwili będą najlepsze. Oto w skrócie myśl przewodnia, którą kieruje się wspomniany już kierownik wydziału spadochronowego.

Spraw palących w sporcie spadochronowym jest wiele. Zatrzymać się jednak wypada na jednej z nich, ponieważ dotyczy mistrzostw, ściślej mówiąc naszych skoczków, którzy startowali w Moskwie. Ich właśnie kierownik nie dopuścił do udziału w sportowej walce o tytuły mistrzów Polski, motywując to przepisami regulaminu. Uzasadniał swoje stanowisko tym, że taką decyzję podjęła Rada Spadochronowa, a ponadto wyraził się, że niektórzy z reprezentantów byli na niej obecni. Zainteresowani jednak stwierdzali zgodnie, że na takiej radzie nie byli. Rzeczywiście, na żadnej radzie nie omawiano takich spraw, które by dotyczyły różnicy praw uczestniczenia w mistrzostwach. Również regulamin niczego podobnego nie przewidywał. Dlatego też, jeżeli w pewnej mierze można darować reprezentantom nieznajomość regulaminu, to trzeba się naprawdę dziwić kierownikowi wydziału spadochronowego i jednocześnie mistrzostw, że go nie zna. Bo jakże można było wmawiać ludziom to czego nie umieszczono w regulaminie, lecz w zarządzeniu organizacyjnym z dnia 13 lipca 1956 r.

Czy o tych sprawach dyskutowała Rada Spadochronowa? Nie! A więc kolektyw spadochronowy APRL nie miał nic wspólnego z decyzją jednostki. W jakim celu wprowadzono zainteresowanych w błąd? Skoczków tych początkowo zapewniano, że będą traktowani na równych prawach z innymi. Niestety, po pierwszym skoku punktowano ich oddzielnie. W związku z tym Cierniak, Chmielarczyk, Lipowczan, Lewandowski, Szwedziuk i Wójcik złożyli protest, a po jego odrzuceniu przez kierownictwo wycofali swój udział w III Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Czy tak należało potraktować naszą reprezentację? Jeśli już nie dopuszczono ich do równej walki z innymi, kierując się względami poziomu przygotowania, to w takim przypadku należałoby również uniemożliwić start tym, którzy brali udział w obozie doskonalącym przed mistrzostwami świata. W mistrzostwach Polski powinni startować wszyscy, bez tajemniczych, nieuzasadnionych ograniczeń. W przyszłości, jeśli postulaty Rady Spadochronowej APRL mają być niehonorowane przez wydział spadochronowy, zamiast mistrzostw Polski należy urządzać jedynie zawody LPŻ.

Nadal pozostaje pytanie: dlaczego Zdzisław Szwedziuk nie mógł na równi z innymi bronić tytułu Spadochronowego Mistrza Polski zdobytego w 1955 r.? Nie ulega też wątpliwości, że po wycofaniu się naszej reprezentacji poziom mistrzostw wyraźnie się obniżył. Tym samym nie tylko uczestnicy mistrzostw, ale i wszyscy sympatycy sportu spadochronowego do dnia dzisiejszego nie są pewni czy rzeczywiście nasza reprezentacja, która pojechała do Moskwy w pełni na to zasłużyła? A może byli od nich lepsi? Tego niestety nie wiemy!

ZAWODNICY

Niemal wszyscy uczestnicy mistrzostw nie przygotowywali się do udziału w nich ze względu na słabe zainteresowanie poszczególnych kierownictw aeroklubów. Nic też dziwnego, że w takiej atmosferze rozegranie przynajmniej dwóch skoków z każdej konkurencji w aeroklubie przez drużynę wyjeżdżającą na mistrzostwa było wielce utrudnione. Skoczkowie w większości nie wykonywali przed wyjazdem skoków na opóźnienia rzędu 30 sekund.

Styl spadania u zawodników był niezadowalający. Zaledwie kilku skoczków dość dobrze opanowało prowadzenie ciała w powietrzu. U wielu można było zaobserwować tendencję do pochylenia ciała w dół, a tym samym do wejścia w korkociąg. Oczywiście styl spadania nie jest łatwy, ale i nie trudny, szczególnie w tym przypadku kiedy wykonuje się go pod kierunkiem doświadczonego instruktora. Ogólnie rzecz biorąc naszym spadochroniarzom brak skoków na duże opóźnienia, które gwarantują dobre opanowanie stylu. Ponadto od techniki odejścia skoczka od samolotu An-2 uzależniony był również moment ustalenia pozycji spadania, który miał wpływ na styl. Niestety nikt z kierownictwa nie próbował przekazać tej tajemnicy większości zawodnikom, chociaż wiadomym było, że wykonywali po raz pierwszy skoki z tej maszyny. W tym przypadku należy się dziwić kierownikowi wydziału spadochronowego, że tego nie uczynił. Trudno go posądzać, aby nie umiał: był w Czechosłowacji, Bułgarii i Związku Radzieckim i to nie na wycieczce lecz służbowo. Nasi skoczkowie spadochronowi pragną jak najszybciej skorzystać z tych doświadczeń!

Brak miejsca nie pozwala na szczegółową ocenę startujących drużyn. Niewątpliwie najlepszą okazała się młoda ekipa Warszawy (4044,65 pkt) której skoczkowie posiadali wyrównany poziom, z wyjątkiem mało jeszcze opanowanego stylu spadania. W wielu przypadkach dorównywała jej drużyna Lublina (3818,86 pkt), zawdzięczająca swoje powodzenie dużej ambicji sportowej. Zespół Wrocławia (3342,15 pkt) mógł wypaść o wiele lepiej. Największą ilość punktów zdobyli: Waldemar Bołotowicz i Maria Puchar. Natomiast w ekipie MZKiST, jeżeli Henryk Jaksim i Jerzy Łobodda wysunęli się do czołówki, to Mieczysław Lipka nie dorównywał poziomowi swego zespołu i uplasował się dopiero na 19 miejscu. Miłą niespodziankę w ekipie Kielc sprawił Wiesław Brzoza. Po ekipie wojskowych, która zajęła I miejsce w 1955 r. można było się spodziewać lepszych wyników. Stracili oni dużo punktów w IV konkurencji. Drużyna Łodzi była jedną z najlepiej prezentujących się ekip. W porównaniu z ostatnimi mistrzostwami wywalczyła sobie dobrą lokatę. Poznań mimo przejściowego kryzysu w spadochroniarstwie wypadł zupełnie dobrze, dzięki Witoldowi Raczyńskiemu i Aleksandrze Wojtkowiak. Ze Stalinogrodu na wyróżnienie zasługuje Edward Mikołajczyk, który sam jeden zdobył niemal połowę punktów. Najlepszym z Bydgoszczy okazał się Jan Walczak, a z Rzeszowa Bolesław Gargała. Ostatnie, 12 miejsce zajęła ekipa Białegostoku, spośród której dobry poziom zaprezentował Tadeusz Kwak.

Na osobną ocenę zasługują kobiety, których udział przyczynił się do zdobycia poważnych ilości punktów przez poszczególne drużyny. Ten rodzaj punktacji, a więc czterech skoczków w tym jednej kobiety jest słuszny, ponieważ został podyktowany troską o coraz większy udział kobiet w mistrzostwach, a przez to w naszym sporcie spadochronowym. Dlatego też z uznaniem należy powitać inicjatywę Aeroklubu Łódzkiego, który wysłał młodą spadochroniarkę Alicję Rakównę wyszkoloną w 1956 r. oraz inicjatywę Aeroklubu Kieleckiego, który zgłosił Leokadię Pelę. Omawiając udział kobiet w mistrzostwach należy stwierdzić, że w porównaniu z rokiem ubiegłym można było zaobserwować u nich duże postępy, aczkolwiek jeszcze niezadowalające.

ORGANIZACJA

Tak pod względem punktualności jak i sprężystości przeprowadzania konkurencji, organizacja mistrzostw była na niskim poziomie, mimo ośmiu różnego rodzaju kierowników. W tym przypadku mistrzostwami mógł w sposób wystarczający kierować jeden człowiek mający do pomocy dwie osoby. Ale najbardziej niepokojące jest to, że nie przeprowadzono przynajmniej jednego zebrania mającego na celu wymianę doświadczeń, ocenę mistrzostw oraz przekazania zawodnikom spostrzeżeń ze Spadochronowych Mistrzostw Świata.

Na osobną uwagę zasługuje zastępca kierownika do spraw politycznych, Stefan Piotrowski, który unikał rozmów ze skoczkami. Jego to prawdopodobnie zasługa, że uczestnicy mistrzostw przeczytali dwie lub trzy wzmianki o III Spad MP w dziennikach krakowskich nie mówiąc już o prasie krajowej. Również pięknie zareklamowana zarządzeniem organizacyjnym szeroka popularyzacja wśród społeczeństwa szkolenia spadochronowego prowadzonego przez LPŻ zakończyła się także fiaskiem. W przyszłości trzeba się bronić i to stanowczo przed taką propagandą. Wiadomo kto na tym traci — spadochroniarstwo.

UWAGI I WNIOSKI

Kierownictwo mistrzostw niezbyt szczęśliwie rozgrywało poszczególne konkurencje (9, 10 i 15 września). W dniach niepogody nie potrafiono zorganizować życia kulturalnego. Skład komisji sportowej wykazał mniejszą sprawność niż ubiegłego roku. Warto też pomyśleć nad tym, aby w przyszłości do komisji sportowej zapraszano w drodze wymiany doświadczonych skoczków zagranicznych. Ponadto należałoby zwiększyć ilość samolotów do dwóch, ewentualnie tak zorganizować pracę, aby dwóch pilotów latało na zmianę jedną maszyną. Zakończenie mistrzostw powinno odbywać się na lotnisku (podium dla zwycięzców, ściąganie flagi itp.), a nie spoza stołu prezydialnego. Trzeba dążyć do bardziej sportowego charakteru mistrzostw.

Należałoby jak najszybciej opracować nową redakcję regulaminu mistrzostw, w którym zostałyby podane w sposób niedwuznaczny zasady uczestnictwa. Projekt taki powinien być rozesłany do dyskusji co najmniej cztery miesiące przed mistrzostwami i dostarczony po poprawkach nie później niż dwa miesiące przed ich rozpoczęciem.

A oto wnioski: 1. Drużynę na mistrzostwa Polski powinni stanowić skoczkowie aeroklubu a nie województwa. 2. Mistrzostwa winny być organizowane w okresie od miesiąca maja do pierwszej połowy sierpnia włącznie. 3. Należy skończyć z podziałem na wtajemniczonych: udostępnić zdobyte doświadczenia za granicą wszystkim bez wyjątku skoczkom spadochronowym. 4. Umożliwić skoczkom szersze niż dotąd podnoszenie kwalifikacji w aeroklubach przez obsługiwanie ich samolotem „An-2". 5. Przyszłe mistrzostwa zakończyć naradą spadochronową, na której między innymi kierownictwo winno szczegółowo ocenić wyniki i poziom poszczególnych drużyn.

WŁADYSŁAW JANICA

U LOTNIKÓW SPORTOWYCH JUGOSŁAWII

NOTATKI Z PODRÓŻY (2)

AEROKLUB AKADEMICKI W BELGRADZIE

Będąc w Belgradzie zwiedziliśmy również Aeroklub Akademicki (oddalony około 15 km od miasta). Dość duże lotnisko, prymitywny hangar oraz budynek stanowią całość wyposażenia lotniska. Aeroklub posiada kilka szybowców szkolnych „Roda" i „Czajka" oraz wyczynowych „Żuraw" i „Ważka". Samoloty Po-2 i UT-2 dopełniają całości wyposażenia sprzętowego.

Charakterystyczny dla tego klubu jest stan kadry etatowej. A więc, jest tam 1 kierownik pełniący równocześnie funkcję instruktora, 2 instruktorów, po jednym techniku i mechaniku. Wszystkie inne prace wykonują członkowie aeroklubu — studenci w formie pracy społecznej. Oczywiście, że sprzęt, który obejrzałem pozostawiał dużo do życzenia pod względem stanu technicznego i utrzymania, był przeciwieństwem sprzętu oglądanego w Centrum we Vrsac. U nas w Polsce szybowce i samoloty o takim stanie technicznym nie były by dopuszczone do lotów.

Aeroklub posiada poza tym autobus, który dwa razy dziennie kursuje do Belgradu odwożąc i przywożąc studentów — pilotów. Wszystkie starty szybowców odbywają się tam za pomocą wyciągarki i za samolotem.

ODRZUTOWIEC „ZOLJA"

W Belgradzie pokazano nam także prototyp samolotu „Zolja". Jest to maszyna wyposażona w dwa silniki turboodrzutowe Turbomeca „Pallas", produkcji jugosłowiańskiej z licencji francuskiej. Samolot konstrukcji całkowicie metalowej, jest obecnie w stadium prób w locie. Po obejrzeniu odrzutowca na ziemi pilot — oblatywacz demonstrował nam samolot w powietrzu. Ma on dość długi start (600—800 m). W locie niskim nad ziemią prędkość jego oceniam na 600 i więcej km/h. Prędkość przelotowa — jak mi się wydaje — wynosiła około 450 km/h. Po wylądowaniu, pilot potwierdził podane wyżej prędkości maszyny. Samolot osiągnął w tym locie pułap 6 000 m, przy czym nie jest to granica ostateczna.

Układ systemu paliwowego nie pozwala utrzymywać się maszynie w locie na plecach przez dłuższy czas, ani robić pętli zewnętrznej, gdyż odcina się przez to dostęp paliwa do silników. Samolot ma obecnie zapas paliwa pozwalający na 30 min pracę silników. W dalszym ciągu jest on udoskonalany przez współpracę konstruktora z pilotem-oblatywaczem. Po całkowitym ukończeniu będzie oddany do użytku jako samolot szkolny (możliwie — jako dwuster) i sportowy.

Według opinii fachowców jugosłowiańskich maszyna ta jest pierwszym prototypem samolotu szkolno-sportowego z silnikiem odrzutowym, a uzyskane podczas projektowania i prób dane techniczne pozwolą na budowę następnego bardziej ulepszonego typu.

Pokaz akrobacji w Lublanie. Samolot Bücker „Jungmann".

„BONANZĄ" DO ZAGRZEBIA I LUBLANY

Siódmego września z lotniska w Belgradzie wystartowaliśmy na czteroosobowym samolocie turystycznym „Bonanza" do Zagrzebia. Zwiedziliśmy tam miasto oraz składnicę — sklep modelarski. Jest to jedyny sklep na całą Jugosławię. Zaopatruje on drogą pocztową wszystkie ośrodki modelarskie, względnie poszczególnych modelarzy na terenie całego kraju.

Wieczorem tego samego dnia odlecieliśmy do Lublany. W towarzystwie Prezesa Aeroklubu Słowenji tow. Markowa zwiedziliśmy tam warsztaty szybowcowe, zatrudniające około 80 ludzi. Poza remontami szybowców buduje się w nich obecnie prototyp sportowego samolotu. Zwiedziliśmy także biuro konstrukcyjne. Warsztaty nie są na wysokim poziomie, zaś urządzenia i technologia budowy stoi na poziomie naszych warsztatów np. gdańskiego z 1950 r.

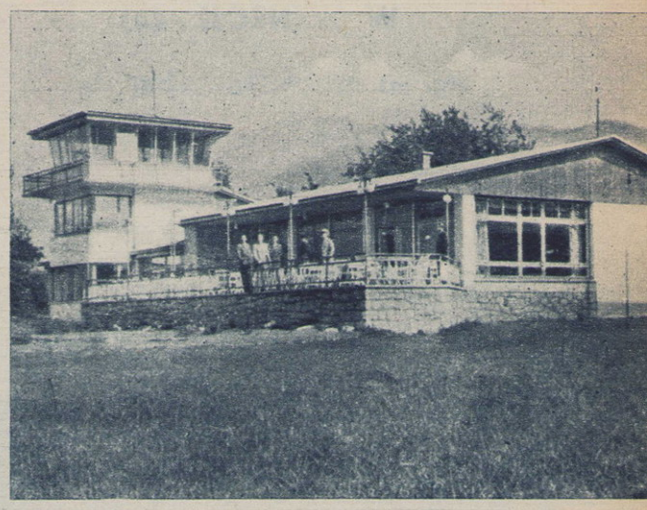
POKAZY LOTNICZE W LUBLANIE

W przeddzień otwarcia jugosłowiańskich Zawodów Samolotowych (połączonych z lotem okrężnym) o puchar Prezydenta Tito odbyły się na lotnisku w Lublanie przy bardzo licznym udziale publiczności — pokazy lotnicze.

Wzięli w nich udział najlepsi modelarze, szybownicy, spadochroniarze i piloci samolotowi. Pokaz ten był więc niejako przeglądem osiągnięć lotnictwa sportowego Jugosławii.

Zareprezentowano tam szybowce „Kosava", „Orao" i „Meteor", które pilotowali bardzo dobrzy piloci: Saradic, Arbajter i Kovac. Pięknie zademonstrowali swój poziom wyszkolenia spadochroniarze. Skakali oni m. in. w trzech grupach z samolotu „Junkers-52" z wysokości 2 000 m z 20-sekundowym opóźnieniem, lądując za każdym razem w celu. Osobnym, u nas dotychczas nie praktykowanym pokazem, był grupowy skok z tegoż samego samolotu z wysokości 2 000 m. Skoczkowie podczas spadania trzymali się tym razem za ręce, tworząc zamknięty krąg. Po 20 sekundach puścili się i indywidualnie otwierali spadochrony. Trzeba przyznać, że sport spadochronowy w Jugosławii jest masowy i stoi na wysokim poziomie.

W pokazach brał też udział prototyp samolotu „Kurir" (Kurier), górnopłat z zastrzałami, silnik Walter o mocy 160 KM. Samolot ten charakteryzuje się dużą rozpiętością prędkości (od 45 do 160 km/h), krótkim startem i dobiegiem po wylądowaniu.



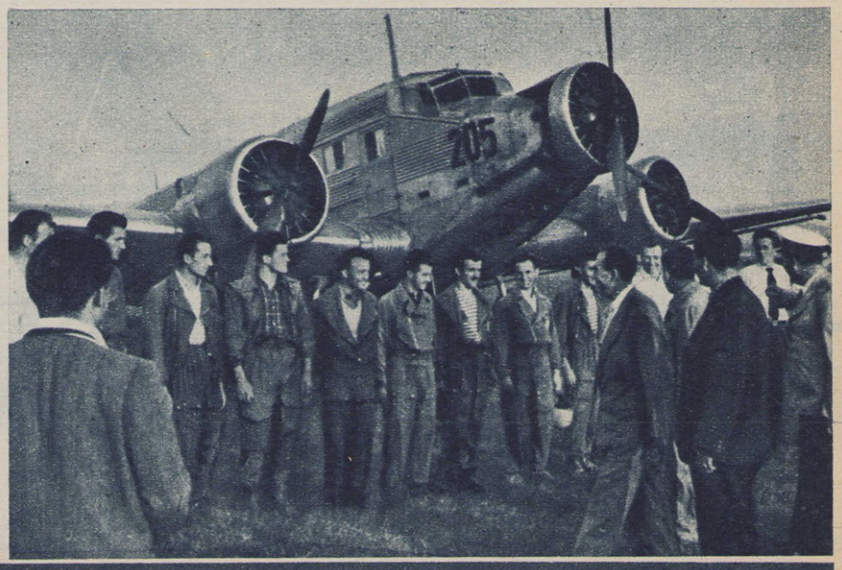
Port Lotniczego Centrum Alpejskiego w Bled.

ALPEJSKIE CENTRUM LOTNICZE W BLED

Z Lublany pojechaliśmy samolotem do miejscowości Bled, gdzie obejrzeliśmy lotnisko miejscowego Alpejskiego Centrum Lotniczego. Ośrodek ten, w skład którego wchodzi 5 mniejszych jeszcze terenowych aeroklubów prowadzi szkolenie i trening modelarski, spadochronowy i samolotowy. Na tym lotnisku znajdują się również taksówki powietrzne (jednosilnikowe, czteromiejscowe samoloty turystyczne Cessna), na-

(DOKOŃCZENIE NA STR. 10)

Sportowy samolot odrzutowy „Zolja".



Samolot Junkers-52 użytkowany przez spadochroniarzy jugosłowiańskich na lotnisku w Lublanie.

Wszystkie zdjęcia autora.

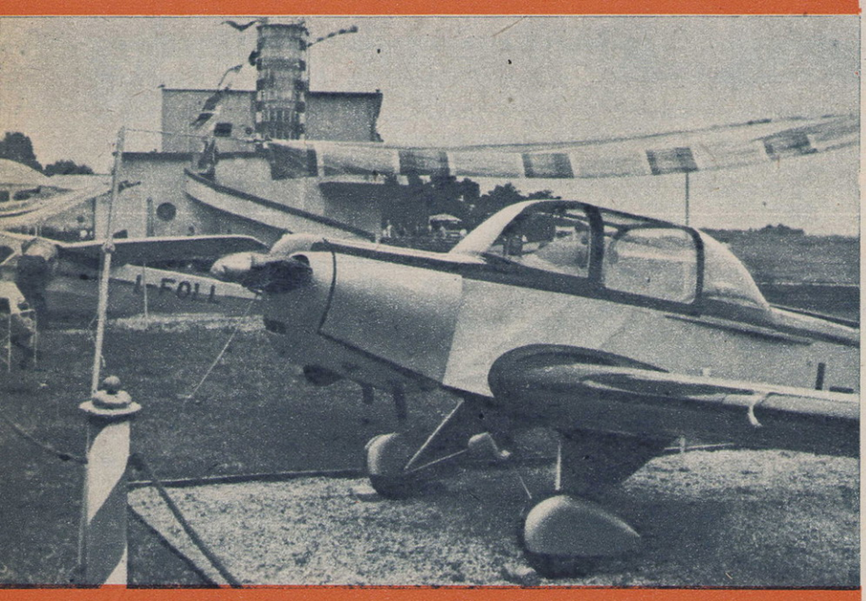
6 DNI
W WENECJI (4)

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

WYSTAWA SAMOLOTÓW TURYSTYCZNO-SPORTOWYCH

Korespondencja własna

Włoski samolot F-8 L „Super Falco".



Włoski samolot FL-55 „Meteor".

Amerykański samolot Cessna-182.

TEGOROCZNA wystawa w Wenecji była raczej skromna pod względem ilości wystawionych eksponatów. Ponadto, poza prototypem wysokowyczynowego szybowca jugosłowiańskiego „Meteor", który stanowił rewelację wystawy, nie wystawiono żadnych nowości. Przeciwnie, wystawione samoloty są raczej konstrukcjami okrzepłymi, które zdały już swoją próbę życia. Większość z nich znajduje się na etapie produkcji seryjnej. Pomimo to (a może właśnie dlatego) sądzę, że Czytelników „Skrzydlatej" zainteresują szczegóły dotyczące tych maszyn, tym bardziej, że niektóre z nich nie były jeszcze publikowane na łamach naszego pisma.

SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE

Zdawałoby się, że wśród tak różnorodnych typów trudno mówić o jakichś wspólnych cechach konstrukcyjnych, jednak niektóre tendencje zarysowują się bardzo wyraźnie. Do takich należy np. trójkołowe podwozie, coraz szerzej stosowane dla samolotów lekkich. Dość powiedzieć, że na 9 rozpatrywanych samolotów (wliczając Bonanzę) dwa tylko (FL-55 i Super Aero) miały podwozie klasyczne. W górnopłatach stosuje się podwozia stałe, natomiast dolnopłaty mają prawie z reguły podwozia chowane. Rozwiązanie konstrukcji podwozia są już bardziej zróżnicowane. Na uwagę zasługuje rozwiązanie głównego podwozia Cessny-182, zresztą typowe dla samolotów tej wytwórni. Są to tzw. golenie sprężyste — dwie lekko wygięte elastyczne płaskie belki z wysokostopowej stali, zamocowane jednym końcem do struktury samolotu a z drugiego końca zakończone osią koła. Tak wykonana goleń ugina się przy lądowaniu, gromadząc w ten sposób energię uderzenia o ziemię. Tłumienie następuje prawdopodobnie wskutek bocznych przesunięć kół przy odkształcaniu goleni. Nie trzeba tłumaczyć, że tak zbudowana (amortyzowana!) goleń nie wymaga dosłownie żadnej obsługi.

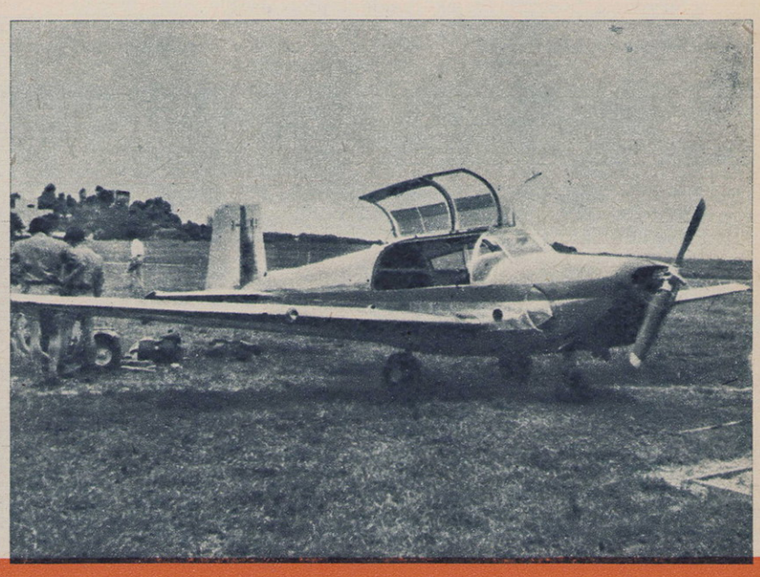
Ciekawie rozwiązane jest również tylne kółko w samolocie FL-55. Rolę amortyzatora spełnia tam pierścieniowa wkładka gumowa typu „Lord", dość dużych rozmiarów, wklejona pomiędzy odpowiednie elementy goleni i obsady widelca. Guma ta pracuje na ścinanie, pochłaniając znakomicie energię.

Jeśli chodzi o zasadniczą strukturę samolotów, to pod względem jakości na pierwszym miejscu należy wymienić samoloty amerykańskie, które robią wrażenie wytworów wielkiego przemysłu. Poszczególne części konstrukcji wyglądają jak wyjęte wprost spod prasy, brak na nich śladów jakiegokolwiek dopasowywania, doginania czy dopiłowywania. Zwraca uwagę szereg pomysłowych rozwiązań technologicznych. Wrażenie technologiczności pogłębia fakt zastosowania jako materiału konstrukcyjnego wyłącznie metalu (alclad) o wysokim połysku. Nawet pokrycia lotek, sterów i klap wykonane są nie z płótna lecz z żłobkowanej blachy, przy użyciu minimalnej ilości żeberek. Oprócz nitowania stosuje się szeroko zgrzewanie punktowe. Podobnym poziomem wykonania odznacza się również szwedzki „Safir". Również włoski, drewniany „Super Falco" zwraca uwagę nienagannie gładką, nigdzie nie zakłęśniętą skorupą i wysokiej jakości lakierniczym pokryciem zarówno na laminarnym skrzydle jak i na kadłubie.

Prawie wszystkie samoloty na wystawie, nie wyłączając raczej prymitywnego FL-55 były wyposażone w radiostację nadawczo-odbiorczą i to ultrakrótkofalową (UKF). Szereg samolotów miało ponadto radiokompasy. Stąd niektóre samoloty (Cessny, Safir, Apache) były wprost najeżone antenami. W samolocie Cessna odbiornik radiowy wyposażony jest w głośnik, co pozwala uniknąć niewygodnych słuchawek.

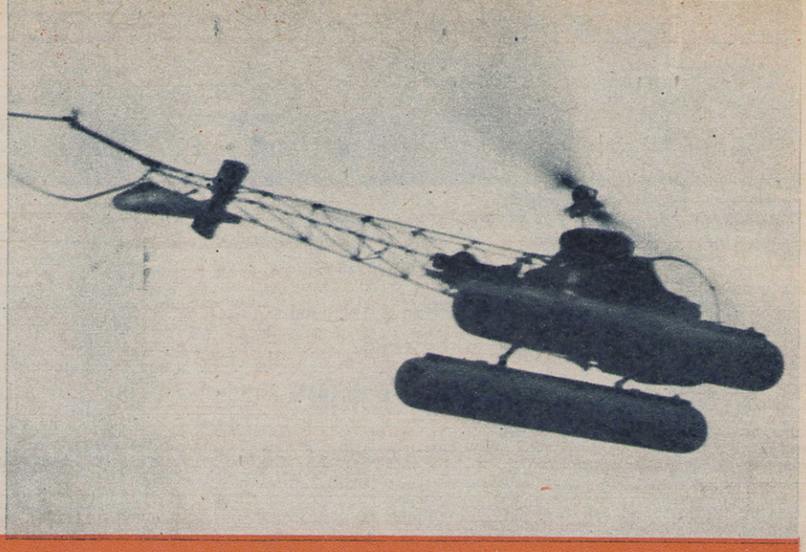
SILNIKI

Z wyjątkiem Super Aero-45 (2 x 105 KM, Walter Minor 4 III) wszystkie samoloty na wystawie wyposa-



Szwedzki samolot Saab-91 „Safir".

Amerykański samolot Piper „Apache".



Śmigłowiec Agusta-Bell 47-G.

żone były w silniki o układzie płaskim (układ ten zyskał już sobie niemal prawo wyłączności) i to pochodzenia amerykańskiego, Lycoming i Continental. Szeroki wachlarz silników różnych mocy produkowanych przez te firmy oraz łatwość ich nabycia, zniechęca konstruktorów krajów „dolarowych" do opracowywania rodzimych konstrukcji. Konkurencja jest zbyt silna. Również amerykańskiej produkcji (Hartzell) są śmigła przestawialne zastosowane na wszystkich samolotach wyższej klasy.

PRZEGLĄD TYPÓW

Poniżej zamieszczamy najważniejsze dane o wystawionych w Wenecji statkach powietrznych. Dane liczbowe zebrane są w osobną tabelę.

1) Partenavia P-55 „Tornado"

Szczegółowe dane o tym samolocie znajdą Czytelnicy w nr. 2 „SP" z br.

2) F-8L „Super Falco"

Dwumiejscowy (miejsca obok siebie) samolot turystyczny i sportowy (pełna akrobacja). Wolnonośny dolnopłat konstrukcji drewnianej. Skrzydła o profilu laminarnym, konstrukcji jednodźwigarowej z pracującym pokryciem ze sklejki, lotki różnicowe, klapy dwupołożeniowe. Kadłub konstrukcji czysto skorupowej złożony z dwóch części. Część przednia połączona na stałe ze skrzydłem. Osłona kabiny odsuwana, klejona z trzech pasów plexi. Usterzenie wolnonośne. Stateczniki kryte sklejką a stery płótnem. Podwozie trójkołowe chowane, przednie kółko sterowane. Silnik Lycoming 0-290 D-1. Śmigło stałe, drewniane.

3) HD-156 „Möwe"

Trzymiejscowy samolot turystyczny, przeznaczony do budowy amatorskiej. Wolnonośny górnopłat konstrukcji drewnianej. Płat z jednej części. Profil przy kadłubie bardzo gruby, ścienia się silnie na końcach. Brak jakichkolwiek urządzeń supernośnych. Kadłub o konstrukcji kratowej, kryty sklejką, dwa miejsca obok siebie i trzecie nieco z tyłu, dwuster, dostęp do kabiny przez boczne drzwi. Usterzenie normalne, wolnonośne. Podwozie trójkołowe, stałe, amortyzacja sznurami gumowymi. Przednie koło sterowane specjalną dźwignią. Hamulce na wszystkich trzech kołach. Silnik Continental, śmigło drewniane, stałe.

4) Meteor FL-55

Czteromiejscowy samolot wielocelowy (turystyczny, transportowy, sanitarny i rolniczy). Wolnonośny dolnopłat konstrukcji drewnianej. Płat dwudzielny, konstrukcji dwudźwigarowej, kryty sklejką do tylnego dźwigara. Brak klap. Kadłub konstrukcji kratowej, usztywniony ciągnami. Kryty sklejką i płótnem. Czteromiejscowa kabina kryta odsuwaną osłoną z plexi, dwuster. Usterzenie o obrysie trójkątnym usztywnione ciągnami. Podwozie o układzie klasycznym. Podwozie główne trójgoleniowe amortyzowane sznurem gumowym, hamulce. Silnik Lycoming 0-320. Śmigło drewniane stałe.

5) Cessna-182

Czteromiejscowy samolot turystyczny. Zastrzałowy górnopłat, konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym. Konstrukcja dźwigarowa z pracującym pokryciem. Lotki i klapy kryte blachą. Pojedyncze zastrzały duralowe. Kadłub konstrukcji skorupowej. Obszerna, komfortowo urządzona kabina. Dostęp przez boczne drzwi. Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym, stateczniki poziomy przestawiany. Podwozie trójkołowe, stałe. Koła główne na goleniach sprężystych typu Cessna. Koło przednie sterowane. Silnik Continental 0-470-L. Śmigło przestawialne.

6) SAAB-91 C „Safir"

Szczegółowe dane tego samolotu znajdą Czytelnicy w nr. 41 „SP" z br.

7) Piper P-23 „Apache"

Czteromiejscowy samolot turystyczny i dyspozycyjny dwusilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o obrysie prostokątnym z zaokrąglonymi końcami, profil stały na całej rozpiętości. Kadłub skorupowy. Kabina typu samochodowego. Dostęp przez boczne drzwi. Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Podwozie trójkołowe, chowane. Dwa silniki Lycoming 0-320. Śmigła przestawialne.

8) „Super Aero-45"

Szczegółowe dane tego samolotu znajdą Czytelnicy w nr. 5 „SP" z br.

9) Agusta-Bell 47 G

Trzymiejscowy śmigłowiec wielocelowy. Samostateczny śmigłowiec jednowirnikowy ze śmigłem ogonowym. Wirnik główny dwułopatowy z ustateczniającym prętem Bella. Łopaty wirnika wykonane z drewna warstwowego. Wirnik sterujący (śmigło ogonowe) dwupłatowy. Kadłub składa się z części centralnej konstrukcji kratowej z tego samego materiału (z rur stalowych) kabiny obudowanej kulistą osłoną z plexi i belki ogonowej, kratowej o przekroju trójkątnym. Część środkowa i belka ogonowa nie pokryte. Na końcu belki ogonowej umieszczony niewielki statecznik poziomy i pionowy oraz kabłąk zabezpieczający śmigło ogonowe. Podwozie saniowe z wychylanymi kółkami transportowymi. W razie potrzeby można zastosować gumowe pontony umożliwiające wodowanie. W wersji sanitarnej śmigłowiec wyposaża się w dwa zasobniki na chorych umieszczone po bokach kadłuba. Silnik Franklin 6 V 4-200-C 32 zabudowany pionowo w środkowej części kadłuba.

10) Meteor „Passero"

Jednomiejscowy szybowiec treningowo-wyczynowy. Wolnonośny górnopłat konstrukcji mieszanej. Skrzydła drewniane, jednodźwigarowe z kesonem noskowym. Hamulce aerodynamiczne. Kadłub kratowy z rur stalowych kryty płótnem, przekrój kadłuba wielokątny. Kabina pilota pod skrzydłem. Odejmowana osłona z plexi na szkielecie z rurek. Usterzenie drewniane, klasyczne. Kółko do startu pod środkiem ciężkości.

11) Ikarus „Meteor"

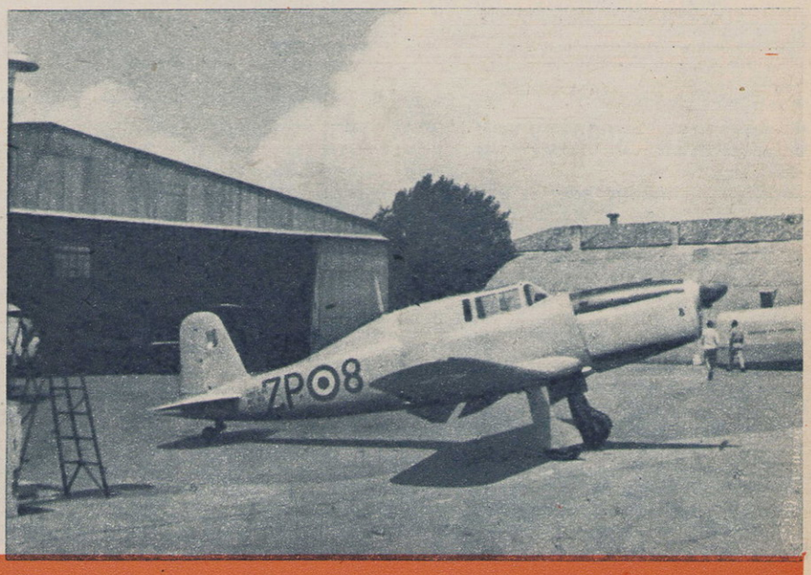
Jednomiejscowy szybowiec wysokowyczynowy. Wolnonośny średniopłat konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o profilu laminarnym i dużym wydłużeniu. Głównym elementem nośnym jest dźwigar skrzynkowy pracujący na zginanie i skręcanie. Pokrycie noska z blachy, nie pracujące. Skrzydła zakończone kroplowymi owiewkami. Każda połówka skrzydła zamontowana do kadłuba na trzy złącza kulowe typu Junkersa. Kadłub skorupowy o bardzo małym przekroju, przechodzący za kabiną w belkę ogonową. Pilot ma pozycję półleżącą. Kroplowa zakładana osłona z plexi. Radio. Podwozie, całkowicie chowane, składa się z kółka położonego pod środkiem ciężkości i amortyzowanej płozy pod przednią częścią kadłuba.

12) Ambrosini „Canguro"

Dwumiejscowy motoszybowiec doświadczalny. Wolnonośny górnopłat konstrukcji drewnianej. Skrzydła trapezowe, jednodźwigarowe z kesonem noskowym. Hamulce aerodynamiczne. Kadłub skorupowy ze sklejki. Kabina załogi w tandem. Przednie miejsce na normalną zdejmowaną limuzynkę, tylne okna w boku kadłuba. Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Podwozie jednogoleniowe. Nad skrzydłem na oprofilowanym, wolnonośnym stojaku osadzony jest pomocniczy silnik o mocy 23 KM. Śmigło pchające.

Dokończenie na str. 14.

Amerykański samolot Beechcraft E-35 „Bonanza".



Włoski samolot akrobacyjny Fiat G-46.

Wszystkie zdjęcia autora.

RATUJMY KSIĄŻKI LOTNICZE!

Do korespondencji Mańkowskiego zamieszczonej w 39 numerze „Skrzydlatej" chciałbym dorzucić kilka słów nie jako autor jednej ze skazanych na przemiał książek, lecz jako gorliwy ich czytelnik.

Przede wszystkim trzeba zwrócić uwagę „Domu Książki", że od wielu miesięcy brak większości „skazanych" tytułów w takich miastach jak Poznań, Wrocław, Jelenia Góra, Leszno, Ostrów Wlkp. czy Bydgoszcz. Wymieniam tylko te miasta, bo sam obszedłem tam bezskutecznie wszystkie księgarnie, chcąc skompletować własną i szkolną bibliotekę. Obojętność „Domu Książki" dla książek lotniczych można ostatecznie przeboleć, gorzej gdy nasza organizacja, która zajmuje się szkoleniem lotniczym, pomija całkowicie ważną sprawę odpowiedniego wyposażenia bibliotek szkół i aeroklubów w literaturę fachową.

Wydaje się, że stać nas na wydatek kilku tysięcy złotych na zakupienie tych książek centralnie i rozesłanie ich do aeroklubów. Część z nich można przekazać odpłatnie. Nie wątpię ani na chwilę, że znajdą nabywców wśród pilotów, którzy zrezygnowali z poszukiwań tych książek w księgarniach. Nie od rzeczy byłoby również przewidywać w budżetach aeroklubów pewne, choćby skromne kwoty na uzupełnienie bibliotek fachowych (również w „Skrzydlatą"), które w chwili obecnej są bardzo słabo zaopatrzone.

Dopuścić do przemiały książek lotniczych, które mogą służyć z powodzeniem pilotom i modelarzom byłoby więcej jak nierozsądnie. Nie zapominajmy o tym, że jeszcze dziś czyta się z zainteresowaniem fachowe książki lotnicze z okresu przedwojennego, jako uzupełnienie wiadomości retrospektywnych i wiadomo powszechnie, że są one skwapliwie wykupywane w antykwariatach i komisach księgarskich.

Aby być całkowicie obiektywnym należy dodać, że nasza kadra instruktorska nie docenia pomocy fachowej literatury lotniczej w szkoleniu, a przecież przygotowanie naziemne do lotów można pogłębić i poważnie skrócić, wymagając od ucznia przestudiowania w domu odnośnych rozdziałów z poszczególnych książek. Przyczyni się to z pewnością do lepszego teoretycznego przygotowania pilota i pociągnie za sobą konieczność zwiększenia nakładów — zamiast przemiału remanentów.

E. A.

REGULAMINY — REGULAMINY!

We wrześniu zaczął się w modelarniach lotniczych nowy rok szkolny. Wzorem lat ubiegłych wszyscy instruktorzy modelarstwa lotniczego zaopatrzeni zostaną w programy wyszkolenia na rok 1956/57 i regulaminy Zawodów Modeli Latających, które przeprowadzone zostaną w 1957 roku. W związku z tym nasuwa się następujące aktualne spostrzeżenie:

Dotychczas regulaminy i programy wykonywane były przez Zarząd Główny LPŻ na powielaczu, przy czym były one słabo czytelne, ze względu na niewyraźny druk. Wielokrotnie trzeba było zastanawiać się nad odszyfrowaniem poszczególnych wyrazów. Zupełnie inaczej na przykład sprawę tę rozwiązał Pałac Młodzieży im. B. Bieruta w Stalinogrodzie, który był dotychczas organizatorem Zawodów Modeli Latających Placówek Wychowania Pozaszkolnego. Mianowicie regulaminy odnośnych zawodów wydane zostały drukiem w postaci estetycznie opracowanych broszurek. Ta forma regulaminów zyskała sobie duże uznanie wśród modelarzy.

Nawiązując do powyższego dochodzimy do wniosku, że Zarząd Główny LPŻ wydaje drukiem szereg różnych wydawnictw broszurowych, więc nic nie powinno stać na przeszkodzie, aby i regulaminy Zawodów Modeli Latających. oraz Programy Kursów Modelarstwa Lotniczego wydane były w postaci estetycznych, drukowanych broszurek. Koszty druku tego materiału będą minimalne i na pewno realne do pokrycia. Realizacja podanego projektu spotka się z dużym zadowoleniem wśród modelarzy z całej Polski. Oczekujemy więc na nowe, ale już wydane drukiem programy i regulaminy!

STANISŁAW MEUS

CHCEMY LATAĆ!

Nawiązując do artykułu inżyniera Andrzeja Glassa z Nr 39 „Skrzydlatej Polski" zapytuję Zarząd Główny LPŻ, czy nie dałoby się stworzyć w Starej Miłośnie (na lotnisku posiadającym wszelkie ku temu dane) przedszkola dla młodych szybowników? Sądzę, że zorganizowanie takiego przedszkola ułatwiłoby przygotowanie przyszłych kadr szybowników.

Będąc na obozie modelarskim w Ligocie Dolnej widziałem stojący w hangarze uszkodzony „ABC", przeznaczony do kasacji. Zwracam się więc w imieniu moich kolegów-entuzjastów lotnictwa do ZG LPŻ z zapytaniem, czy nie dałoby się dostarczyć modelarzom warszawskiego Pałacu Młodzieży choć jednego skasowanego szybowca „ABC"? Do tej pory bowiem w sekcji lotniczej budujemy własnymi siłami szybowiec szkolny.

Nie ulega wątpliwości, że kierowaniem wspomnianego przedszkola młodych szybowników chętnie zajęliby się nasi instruktorzy sekcji lotniczej warszawskiego Pałacu Młodzieży. Placówka taka przygotowałaby nas (chwiejnica, sznury, skoki) do zasadniczego kursu szybowcowego, pogłębiła zainteresowania i wiadomości lotnicze oraz dałaby upust naszemu entuzjazmowi w dziedzinie szybownictwa.

ZYGMUNT TARGOWSKI
Sulejówek

SPRZEDAŻ WIĄZANA?

● Kupić w Ostrowcu „Skrzydlatą Polskę" to nielada wyczyn, chyba że „dyżuruje" się przed kioskiem „Ruchu" w chwili przywiezienia prasy. Jednocześnie przy kupnie „Skrzydlatej" wtykają człowiekowi jakąś gazetę, której dobrowolnie nikt nie kupuje — tzw. sprzedaż wiązana. Po co jednak stwarzać ten sztuczny popyt na niechodliwe czasopisma? Słuszniejsze byłoby ograniczenie ich nakładu (lub zlikwidowanie nikomu nie potrzebnych tytułów) na rzecz czasopism cieszących się wielką poczytalnością, do których należy również „Skrzydlata".

LECH KRAWERENDA
Ostrowiec

PIERWSZY LOT ŻAGLOWY

Z pomocą kolegów zająłem miejsce w kabinie szybowca. Obsługa rozbiegła się na boki. Za chwilę wyrzucą mnie i będą patrzeć czy dam sobie radę — błysnęła mi myśl. Instruktor poszedł do skrzydła. Zawsze na pierwszy lot żaglowy wypuszczał osobiście. Słyszałem jeszcze jak dawał polecenia i wreszcie — liny... naciągaj...

Szybowiec drgnął, lecz trzymany zaczepem ogonowym nie ruszał się z miejsca. Liny stawały się z każdą sekundą cieńsze. Padła komenda: puść!

Szarpnięty gwałtownie do przodu, wystrzeliłem nagle wraz z szybowcem w powietrze. Szarpnięcie oszołomiło mnie na chwilę, mimo to czułem, że wznosi mnie jakaś potężna siła w górę, że nie jest to taki normalny lot ślizgowy, jakich już wiele do tej pory przeżyłem. Rzuciłem na mgnienie oka spojrzeniem do tyłu. Start był znacznie poniżej. Teraz zakręt. Położyłem szybowiec na lewe skrzydło — posłusznie zakręcił w lewo. Leciałem wzdłuż szczytu. Zakręt od zbocza i znowu spacer wzdłuż zbocza itd. Spokojnie począłem zastanawiać się nad tym wszystkim co przeżywałem. Lecę. Pode mną góra, na starcie grupa kolegów, instruktor — ktoś macha chorągiewką. Aha,, to do mnie — za małą mam prędkość. Oddałem więc drążek. Nade mną wspaniałe niebo, z rzadka pokryte białymi kłębami cumulusów. Wzrok biegnie dalej ku odległym horyzontom, ku szachownicy pól i ciemnym nieforemnym wielobokom lasów. Piękno barw i form przemawiało do mnie i jak nigdy. Byłem uszczęśliwiony tym lotem.

JÓZEF MALEJKA
Słupsk

WARSZAWSCY KANDYDACI DO OSL

Dnia 22 września br. w świetlicy Aeroklubu Warszawskiego odbyła się niecodzienna uroczystość — pożegnanie grupy wyszkolonych w aeroklubie pilotów, którzy jeszcze w tym roku zostaną podchorążymi Oficerskich Szkół Lotniczych.

Po rozpoczęciu uroczystości przez przewodniczącego Rady Aeroklubu — Jerzego Pomianowskiego, wygłosił krótkie, serdeczne przemówienie kierownik wyszkolenia — Zdzisław Dudzik. Następnie wręczono młodym pilotom kilka nagród książkowych. Otrzymali je m. in. najlepsi spośród szkolonych: Andrzej Burchardt, Mirosław Zawartko, Tadeusz Tycpyski i Andrzej Więckowski. Z kolei uczniowie sprawili miłą niespodziankę, wręczając książki w dowód podziękowania za trud włożony w ich wyszkolenie — kier. wyszk. Zdzisławowi Dudzikowi oraz instruktorom Polikarpowi Adamcowi, Michałowi Kowalskiemu, Zdzisławowi Felidze, zawiadowcy lotniska Leonowi Powsińskiemu i innym.

Po zakończeniu części oficjalnej rozpoczęła się przy winie i owocach zabawa taneczna, która trwała do późnych godzin wieczornych. Brali w niej udział także rodzice pilotów odchodzących do OSL. Atmosfera była bardzo przyjemna i koleżeńska. Młodzi piloci na pewno nie prędko o niej zapomną.

Zdaje się, że Aeroklub Warszawski jako pierwszy w ten sposób żegnał swych wychowanków. Pomysł wydaje się być dobry. Może inne aerokluby poszłyby za jego przykładem? (Star).

W SKRÓCIE

● Spotkanie z inż. Janem Nagórskim — pierwszym na świecie lotnikiem polarnym — zorganizowało Koło TPPR przy Biurze Projektów Przemysłu Piwowarsko-Słodowniczego. W czasie spotkania, które odbyło się w sali lekcyjnej Pałacu Kultury i Nauki w dniu 24 września (godz. 18), inż. Nagórski opowiedział zebranym o swych pierwszych lotach nad Arktyką w r. 1914 oraz podzielił się wrażeniami z ostatniej swojej wizyty u radzieckich lotników i marynarzy polarnych. (J)

● Wdzięczni absolwenci IV turnusu Szkoły Szybowcowej w Lesznie serdecznie dziękują całemu personelowi, a szczególnie kierownikowi wyszkolenia ob. Januszowi Kolańowskiemu, instr. Rene Kamosiowi i wszystkim mechanikom — za trud włożony w ich wyszkolenie.

STANISŁAW RADOŃ
Bielska

● Występy Zespołu Pieśni i Tańca Wojsk Lotniczych oglądało w pierwszych dniach września społeczeństwo Olsztyna. Największym uznaniem cieszyły się tańce różnych narodów.

LONGIN WYŻYNIS
Olsztyn

U LOTNIKÓW SPORTOWYCH JUGOSŁAWII

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 7)

leżące do JAT (lotnictwa komunikacyjnego), które służą do obsługi silnego w tym okręgu ruchu turystycznego. W czasie naszej wizyty czynny był start szybowcowy. Latała grupa na szybowcach szkolnych. Pięknie i wygodnie rozplanowany budynek ośrodka może być wzorem budownictwa na lotniskach sportowych. W Bled zwiedziliśmy także wielkie jezioro. Z powrotem przez Ljubljanę udaliśmy się do miejscowości nadmorskiej Koper zwiedzając po drodze słynną jamę w Postojnicy.

Dziesiątego września z Lublany samolotem „Bonanza", drogą okrężną przez Triest, Pula, Zadar, Split, Sarajewo wróciliśmy do Belgradu.

KILKA INNYCH INFORMACJI

Vazduhoplavni Savez Jugoslavije jako masowa, lotnicza organizacja społeczna pracuje na podstawie statutu przy maksymalnej samodzielności aeroklubów, które są pod bezpośrednią opieką i zależne budżetowo od terenowej władzy ludowej. Od Zarządu Głównego VSJ aerokluby zależne są tylko pod względem wyszkoleniowym, programowym i technicznym. Organizacja nie otrzymuje specjalnych wytycznych ze strony wojska, a jest nastawiona w pełni i prawie wyłącznie na działalność czysto sportową. Na terenie Jugosławii istnieje 169 większych lub mniejszych aeroklubów i ośrodków, posiadających od 2 szybowców szkolnych wzwyż. Łączna ilość szybowców wynosi w całym kraju około 450, samolotów sportowych około 300 sztuk. Plany szkoleniowe opracowują same aerokluby w zależności od możliwości budżetowych, technicznych i kadrowych, władze wyższe — przede wszystkim Zarząd Główny VSJ jest raczej zbiornicą tych planów i pomaga w ich realizacji.

Czynni członkowie aeroklubów posiadają zniżki kolejowe i autobusowe na przejazdy od miejsca zamieszkania do aeroklubu i z powrotem. Modelarstwo lotnicze, a specjalnie sekcje wyczynowe należą do aeroklubów i są równorzędne innym sekcjom jak np. szybowcowej i samolotowej. W okresie zimowym wszystkich instruktorów etatowych obowiązuje praca w warsztatach (praktyki warsztatowe). Członkowie aeroklubów w zakładach pracy i instytucjach zbierają środki finansowe przy pomocy tych zakładów na zakup sprzętu lotniczego dla swoich aeroklubów. Na lotnisku w Lublanie widzieliśmy np. 2 nowe szybowce wyczynowe typu „Ważka" z napisem na przodzie kadłuba „Litostroj". Oznaczało to, że szybowce te zakupione zostały przez Zakłady Budowy Turbin „Litostroj".

Na lotniskach klubowych nie zauważyłem nigdzie strażników. Hangarów, w których znajdują się tylko szybowce nikt nie pilnuje. Tam jednak, gdzie są samoloty, w nocy jest jeden dozorca (tzw. „czuwar"). Samochodów sanitarnych i felczerów jako pracowników etatowych na lotniskach też nie ma. Dyżury w klubach sprawują lokalne placówki służby zdrowia, względnie lekarze — piloci społeczni aeroklubów.

Na zakończenie pragnę podkreślić, że pobyt nasz w Jugosławii był potraktowany przez władze VSJ niezwykle serdecznie. Towarzysze jugosłowiańscy bardzo często podkreślali tradycje przyjaźni pomiędzy naszymi lotnikami, sięgające okresu przedwojennego. Nasza wizyta jako delegacji ZG LPŻ stanie się niewątpliwie początkiem nowych kontaktów pomiędzy sportowcami lotniczymi Polski i Jugosławii.

WŁADYSŁAW JANICA

Zenon Skolski.

Zdzisław Majewski
Foto: T. Rejniak (2)

KIM SĄ ZWYCIĘZCY JUNIORZY?

SZYBOWCOWE Mistrzostwa Juniorów, podobnie jak Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski", mają to do siebie, że czynią popularnymi nazwiska pilotów, o których do niedawna wiedziało się tylko z Biuletynów APRL, że zdobyli srebrną odznakę lub jakiś diament. Przedstawiamy więc Czytelnikom czterech najlepszych uczestników ostatnich mistrzostw na Żarze:

ZENON SKOLSKI
Szybowcowy Mistrz Polski Juniorów na rok 1956

Jest członkiem Aeroklubu Wrocławskiego, lecz pierwsze swoje kroki lotnicze stawiał w Aeroklubie Bydgoskim. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1953 r. w Szkole Szybowcowej Fordon, gdzie też — już jako członek aeroklubu — wylatał swoje pierwsze 40 godzin. Miał dość długą przerwę w uprawianiu sportu szybowcowego, gdyż odbywał służbę wojskową. „Do cywila" wrócił dopiero w marcu br., wynosząc z wojska bardzo cenną dla pilota sportowego specjalność — nawigatora lotniczego.

Od pierwszych dni tegorocznego sezonu szybowcowego rozpoczął intensywny trening w Aeroklubie Wrocławskim, a także w szkołach szybowcowych w Lisich Kątach i na Żarze. Do czasu mistrzostw wylatał w sumie 240 godzin na szybowcach, z czego 200 w tym roku. Nie były to zresztą godziny spędzone nad lotniskiem. Skolski może się pochwalić wcale ładnym jak na nowicjusza dorobkiem wyczynowym. W maju wykonał piękny przelot dolocelowo-powrotny na trasie: Lisie Kąty — Poznań — Lisie Kąty, którego łączna długość — 342 km dała mu zarazem pierwszy diament. W sierpniu zaatakował drugi diament, zgłaszając docelową trasę z Wrocławia do Hrubieszowa. Punkt docelowy był nieosiągalny, gdyż zagradzało doń drogę zachmurzenie cirrusowe, Skolski zboczył więc z trasy bardziej na północ i zakończył swój otwarty już przelot na 482 kilometrze od miejsca startu, lądując tuż przed granicą państwa (przydały się umiejętności nawigatorskie). Oprócz tych wyczynów Skolski wykonał w tym roku także przeloty po trasach trójkątnych: 100 km (z prędkością 62,2 km/h i z prędkością 54,7 km/h). Wszystkie te osiągnięcia dają mu w sumie jedno z czołowych miejsc w bieżącej klasyfikacji Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski".

Zenon Skolski ma 26 lat i w mistrzostwach juniorów należał do pilotów starszych wiekiem. Dał się poznać jako zawodnik spokojny, opanowany, umiejący się skupić i potrafiący wykorzystywać słabe nawet warunki termiczne na trasach przelotowych.

ZDZISŁAW MAJEWSKI
Szybowcowy Wicemistrz Juniorów na rok 1956

Ma lat 22 i jest studentem trzeciego roku prawa na uczelni wrocławskiej. Trenuje zarówno w aeroklubie wrocławskim jak i kieleckim, pozostaje jednak wiernym członkiem swego aeroklubu macierzystego w Kielcach. Wyszkolił się w Mrągowie, w 1950 r. i w dwa lata później zdobył Srebrna Odznakę Szybowcową. Do czasu Mistrzostw wylatał w sumie 300 godzin na szybowcach z czego 100 w tym sezonie. Poza klubem trenował dotychczas także w Lisich Kątach, na Żarze i w Jeleniej Górze, gdzie właśnie podczas obozu falowego uzyskał warunek wysokościowy do Złotej Odznaki Szybowcowej. Jest to zresztą jego pierwszy większy wyczyn szybowcowy. Drugi dały mu już mistrzostwa w postaci drugiego miejsca. W Całorocznych Zawodach Szybowcowych nie brał dotychczas udziału z uwagi na brak czasu zajętego studiami. Nosi się z zamiarami wypełnienia tej luki treningu wyczynowego w roku przyszłym.

JÓZEF PIECZEWSKI
zdobywca III miejsca

Ma lat 24, pracuje jako kierownik normalizacji w zakładach włókienniczych i równocześnie studiuje na Wydziale Włókienniczym Politechniki Łódzkiej. Jest pilotem szybowcowym i samolotowym. Wylatał dotychczas 300 godzin na szybowcach i 40 na samolotach. Wieksza część tego nalotu uzyskał w Aeroklubie Łódzkim, którego jest członkiem, trenował jednak również w Lisich Katach, na Żarze i w Jeżowie. Do najwiekszych swoich osiągnięć sportowych zalicza zwycięstwo w zeszłorocznych mistrzostwach juniorów. Zdobył poza tym w 1955 r. pierwszy diament za przelot docelowy 300 km. Startuje w Całorocznych Zawodach „Skrzydlatej Polski", w których wykonał w tym roku przelot docelowo-powrotny 265 km i przelot po trasie trójkąta 200 km z prędkością 61,5 km/h.

JAN GAWĘCKI
zdobyca IV miejsca

Zalicza się do grupy młodszych uczestników mistrzostw, ma bowiem 19 lat. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w Lesznie w 1952 r. i jest wychowankiem Aeroklubu Poznańskiego. Dopiero w tym roku przeniósł się do Aeroklubu Warszawskiego w związku ze studiami na Politechnice Warszawskiej. Jest na III roku Wydziału Lotniczego. Wylatał dotychczas 230 godzin na szybowcach z czego 130 w tym roku, wyłącznie w Aeroklubie Warszawskim. Ma diament za przelot docelowy zdobyty w ubiegłym roku, a w tym roku wykonał przelot docelowo-powrotny 265 km, który zgłosił do klasyfikacji Całorocznych Zawodów Szybowcowych. (ter.)

POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

ZG LPŻ NIE PROWADZI ŻADNYCH KURSÓW MECHANIKÓW

W związku z napływem do Pionu Lotniczego ZG LPŻ dużej ilości zapytań młodych entuzjastów lotnictwa w sprawie szkolenia mechaników i specjalistów lotniczych — wyjaśniam niniejszym wszystkim zainteresowanym za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski", że ZG LPŻ nie prowadzi obecnie żadnych kursów techniczno-lotniczych. Prowadzone są jedynie kursy doskonalące dla mechaników już zaawansowanych i pracującym w lotnictwie sportowym. W przyszłości ZG LPŻ zorganizuje kursy mechaników lotniczych. O bliższych terminach warunkach przyjęć powiadomimy zainteresowanych za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski".

V-ce Prezes Zarządu Głównego LPŻ
E. STANIEWSKI, mjr

LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (20)

KOBIECE REKORDY ŚWIATOWE
KLASA D — SZYBOWCE

Kategoria I — szybowce jednomiejscowe
Długotrwałość lotu

— Wanda Modlibowska **(Polska)** na szybowcu „Komar", w Bezmiechowej, w dniach 13—14.5.1937 — **24 h 14 min.**

— Marcelle Choinset **(Francja)** na szybowcu „Air 100", w Romanin-les-Alpilles, w dniach 17—19.11.1948 — **35 h 03 min.**

Odległość przelotu otwartego

— Olga Klepikowa **(ZSRR)** na szybowcu „Rot-Front 7", na trasie: Moskwa—Otradnoje, dnia 6.7.1939 — **749,203 km**

Odległość przelotu dolocelowego

— E. Prochorowa **(ZSRR)** na szybowcu „Rot Front 7", na trasie: Tuła — Obojane, dnia 19.6.1940 — **343,818 km**

— Anna Samosadowa **(ZSRR)** na szybowcu „A-9", na trasie: Sierpuchow—Tambowo, dnia 20.7.1951 — **364,035 km**

— Jacqueline Levoy **(Francja)** na szybowcu „Air 100", na trasie: Chavenay—Villepreux, dnia 9.5.1953 — **400,338 km**

— M. Choisnet—Gohard (Francja) na szybowcu „Air 100", na trasie: Beynes-Thiverval, dnia 17.4.1954 — **507,052 km**

— Pelagia Majewska **(Polska)** na szybowcu „Jaskółka", na trasie: Pińczyn—Tyszowce, dnia 10.8.1956 — **518,59 km**

Odległość przelotu dolocelowego z powrotem na miejsce startu

— Marcelle Choisnet **(Francja)** na szybowcu „Weihe", na trasie: Baynes — Thiverval — Baynes, dnia 25.7.1946 — **106,430 km**

— M. Choisnet—Gohard **(Francja)** na szybowcu „Nord-2 000", na trasie: Fes—Sidi Bon—Beker Fes, dnia 27.6.1949 — **151,105 km**

— M. Choisnet-Gohard **(Francja)** na szybowcu „Air 100", na trasie: Beynes—Orleans—Beynes,, dnia 20.7.1950 — **203.150 km**

— Maryna Pylajewa **(ZSRR)** na szybowcu „A-9", na trasie: Grabczewa — Konrakino — Grabczewo, dnia 23.6.1951 — **226,290 km**

— Lucyna Wlazło **(Polska)** na szybowcu „Mucha" na trasie Warszawa — Łódź — Warszawa, dnia 1.7.1951 — **248,45 km**

— M. Choisnet—Gohard **(Francja)** na szybowcu „Air 100", na trasie: Beynes—Romilly—Beynes, dnia 12.1953 — **290,198 km**

— Maksymiliana Czmielówna **(Polska)** na szybowcu „Jaskółka", na trasie: Mirosławice — Kobylnica—Mirosławice, dnia 18.6.1955 — **328,200 km**

— Barbara Dankowska **(Polska)** na szybowcu „Jaskółka" na trasie: Lisie Kąty — Kobylnica — Lisie Kąty, dnia 23.5.1956 — **341,9 km**

Wysokość przewyższenia

— E. Prochorowa **(ZSRR)** na szybowcu „Rot Front 7", w Tule, dnia 22.6.1940 — **3 385 m**

— J. Mathe **(Francja)** na szybowcu „Meise", w St Auban, dnia 4.6.1949 — **6 730 m**

— Yvonne Gandry **(Francja)** na na szybowcu „Nord 2000", w St Auban, dnia 20.1.1951 — **7 746 m**

— Betsy Woodward **(USA)** na szybowcu „Pratt Read", w Bishop (Kalifornia), dnia 14.4.1955 — **8 533 m**

Wysokość absolutna

— Yvonne Gandry **(Francja)** na na szybowcu „Nord 2000", w St Auban, dnia 20.1.1951 — **8 334 m**

— Betsy Woodward **(USA)** na szybowcu „Pratt Read", w Bishop (Kalifornia), dnia 14.4.1955 — **12 190,2 m**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km

— Irena Kempówna **(Polska)** na szybowcu „Sęp", na trasie: Kiczera — Równica — Pilsko Kiczera, dnia 10.6.1949 — **50,0 km/h**

— Anna Samosadowa **(ZSRR)** na szybowcu „A-9" na trasie: Grabczewo — Makarowo — Przemyśl — Grabczewo, dnia 5.8.1952 — **53,665 km/h**

— Ewa Nechay **(Polska)** na szybowcu „Mucha", na trasie: Leszno — Rawicz — Gostyń — Leszno, dnia 21.6.1953 — **59,17 km/h**

— Wanda Szemplińska **(Polska)** na szybowcu „Jaskółka" na trasie: „Leszno—Rawicz—Gostyń — Leszno, dnia 15.5.1954 — **75,564 km/h**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km

— Cvetka Klancnik **(Jugosławia)** na szybowcu „Weihe", na trasie: Vrsac — Ecka — Omoljica — Vrsac, dnia 6.6.1956 — **53,859 km/h**

KATEGORIA II — SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE

Długotrwałość lotu

— Melk i Buget **(Francja)** na szybowcu „Castel", La Montagne Noire, dnia 26.3.1947 — **16 h 03 min**

— M. Choisnet-Gohard i Yvette Mezallier **(Francja)** na szybowcu „Castel Mauboussin", w Romanin les Alpilles, dnia 22.11.1951 — **28 h 41 mir**

— Jacqueline Mathe i M. Garbarino **(Francja)** na szybowcu „Castel Mauboussin", w Romanin les Alpilles, dnia 11—12.1.1954 — **38 h 41 min**

Odległość przelotu otwartego

— Olga Klepikowa i W. Bordina **(ZSRR)** na szybowcu „Stachanowiec", na trasie: Tuła—Konotop, dnia 19.6.1940 — **443,714 km**

ODPOWIADAMY NA LISTY

Ob. **Tadeusz Nowak z Warszawy** (1167). W sprawie poruszonej w liście do redakcji radzimy zwrócić się do Zarządu Stołecznego LPŻ przy ul. Hożej 35.

Ob. **Zbigniew Jaworski z Nysy** (1126). O warunkach przyjęć na szkolenie lotnicze pisaliśmy dokładnie w nr. nr. 34/35 z dnia 19—26 sierpnia br. Informacje na ten temat otrzymacie także w Zarządzie Powiatowym LPŻ w Nysie.

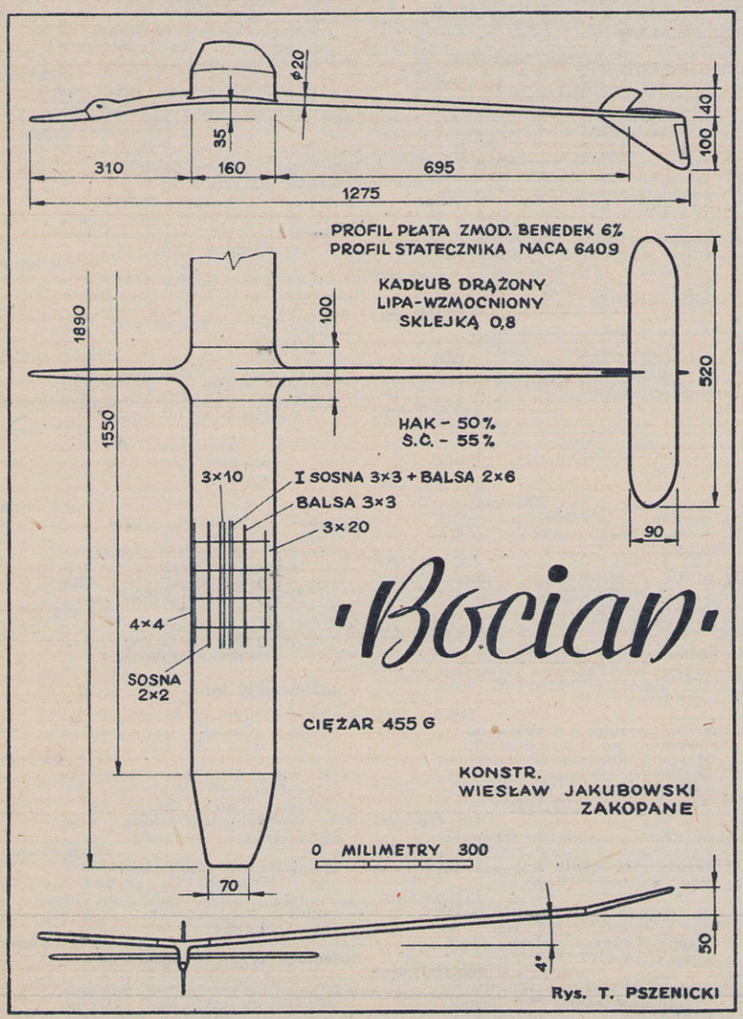
Ob. **Waldemar Rybak z Gryfowa Śląskiego** (1166). Do OSL przyjmuje się kandydatów, którzy mają wykształcenie odpowiadające 11 klasom szkoły ogólnokształcącej.

Ob. **Tadeusz Marszałek — Unisław 14, pta Benice, pow. Krotoszyn.** Od dawna interesuje mnie lotnictwo. Ponieważ jestem za młody, więc nie mogę latać. Dlatego pragnąłbym nawiązać korespondencję z jednym z polskich pilotów, z czego byłbym bardzo szczęśliwy. O ile możliwe proszę redakcję o wydrukowanie mego listu w „Skrzydlatej Polsce".

UWAGA: Wszyscy Czytelnicy nadsyłający listy, proszeni są o podawanie dokładnych adresów. Na listy anonimowe nie będziemy odpowiadali.

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

Wiesław Jakubowski, konstruktor szybowca „Bocian".



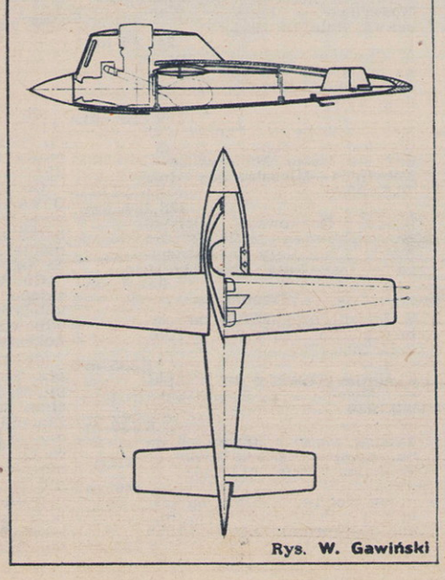
Rys. T. PSZENICKI

NOWY REKORD ŚWIATA 215, 568 km/h

Mistrz Włoch, Antonio Marconi, ustanowił 20 maja br. w Rzymie nowy światowy rekord prędkości w kategorii modeli z silnikiem 2,5 cm³.

Marconi startował z silnikiem przebudowanym (tłok bez pierścieni), rozwijającym ze śmigłem dwułopatowym (D = 155 mm, skok = 250 mm) 16 000 obr/min. Dwie linki stalowe 0,2 mm, o długości 12,25 m (13 okrążeń na 1 km). Zbiornik ciśnieniowy z pęcherzem gumowym. Rozpiętość płata — 270 mm, długość — 305 mm, układ klasyczny, statecznik poziomy z małym wzniosem (ster wewnątrz kręgu), brak stateczka pionowego. Pow. płata — 1,66 dcm², ciężar w locie (20 G — paliwo) — 240 G. Ciężar silnika — 100 G.

Przypominamy, że dotychczasowy rekord należy do Gibbsa (Anglia) i wynosi — 208 km/h.



Rys. W. Gawiński

Po ogólnopolskich zawodach mikromodeli...

TRZECIE Ogólnopolskie Zawody Mikromodeli zorganizowane we Wrocławiu w dniu 20 września br. trzeba uznać za imprezę nie udaną. Długo zastanawiałem się nim napisałem to zdanie, rozpoczynające kilka uwag poświęconych minionym zawodom. Czy można jednak myśleć inaczej, gdy na imprezie ogólnopolskiej widzi się 15 zawodników z garstką modeli, podczas gdy miało ich być 70, licząc w tym 6 sędziów? Trudno chyba uspokajać się, gdy widzi się ogromne koszty przygotowawcze, wysiłek organizatorów, wszystkie opłaty przejazdów, koszty wynajęcia Hali Ludowej, noclegów, posiłków itp. Wszystko bierze w łeb, bo przyjeżdża kilkunastu tylko zawodników.

Jak wiadomo, zawody miały trwać 2 dni. Gdy gospodarze zorientowali się, że nie ma potrzeby powiększać kosztów bez widocznych efektów, ograniczono całą imprezę do jednego dnia. Było to bardzo mądre posunięcie, świadczące o tym, że coraz bardziej troszczymy się o nasze własne pieniądze i baczniejszą uwagę zwracamy na ich wydatkowanie — przynajmniej w Zarządzie Wojewódzkim LPŻ we Wrocławiu.

Jakie były przyczyny tak małej ilości zawodników w Hali Ludowej? Przyczyn tych było kilka. Najważniejsza z nich to zapewne ta, iż zawody mikromodeli nie miały ciągłości i tradycji. Tak również twierdzili modelarze wrocławscy.

Pierwsze zawody odbyły się w 1953 roku, jako impreza ogólnopolska. Drugie, w roku 1954 były najliczniej obsadzone i dały szereg pięknych wyników z rekordowym lotem modelu J. Burego — 12 min. 21 sek. Teren został niewątpliwie zachęcony wynikami tych zawodów. Tu i ówdzie pojawiły się ciekawe konstrukcje i wszyscy oczekiwali roku 1955, by zmierzyć swe siły w kolejnym spotkaniu. Niestety, w roku tym zawody się nie odbyły. Jak to zwykle bywa, modelarze zniechęcili się tym samym do budowy mikromodeli. Po co coś robić —mówiono, gdy impreza zostanie w ogóle skreślona z kalendarza sportowego.

O tym, że tak się nie stało wiemy doskonale, ale roczna przerwa i brak jakiejś publikacji wyjaśniającej, zrobiły swoje. Do III zawodów przygotowali się tylko nieliczni z Wrocławia, Warszawy, Krakowa, Poznania i Łodzi. I ci zawodnicy szykowali swoje modele na ostatnią chwilę, a niektórzy kończyli pokrywanie szkieletów na zawodach... wierząc, że będą po raz pierwszy oblatywać modele w Hali Ludowej. Ten ostatni pewnik oparty był na przekonaniu, iż mikromodele można oblatywać tylko we Wrocławiu, zapominając o tym, że loty próbne możliwe są w każdej większej sali. Wierzę jedynie w to, że nikt tym modelarzom nie pomógł w uzyskaniu sali na swoim terenie. Poszczególne Zarządy LPŻ przejawiają historyczne już lekceważenie spraw małego lotnictwa. A przecież gdyby pomyślano o lotach próbnych na przykład w kinach Poznania, Łodzi i innych miast, byłaby to świetna forma propagandy lotnictwa — zapewne dochodowa — połączona z eliminacjami do zawodów ogólnopolskich.

Mógłby paść zarzut, że budowa mikromodeli jest kosztowna, wymaga specjalnych materiałów itp. Tak jednak nie jest. Mikromodel jest bowiem najtańszy spośród wszelkich modeli latających, występujących na zawodach. Jedynym problemem może być guma napędowa, ale mamy jej obecnie dużo.

Większość zawodników obecnych na tegorocznych zawodach twierdziło zgodnie, że aby mogły być dobre wyniki impreza taka musi trwać dwa dni. Przy czym pierwszy dzień powinien być poświęcony „wprawkom" to jest intensywnemu oblatywaniu modeli, a drugi dzień właściwym punktowanym już lotom w ramach zawodów. Niewątpliwie słuszność jest po stronie zawodników i taką właśnie metodę trzeba obrać na następnych zawodach. Pod jednym tylko warunkiem, że liczba startujących będzie odpowiednio wysoka.

Można by wysunąć jeszcze jedną z przyczyn małej popularności mikromodelarstwa — brak planów. Oczywiście planów nie mamy za dużo, ale wiadomo, że ZG LPŻ rozesłał w teren plany na światłokopii wraz z opisem wykonania mikrofilmu. Być może ilość planów była skąpa, ale trudno uwierzyć, by nasze większe ośrodki małego lotnictwa nie dysponowały dla chętnych planami wypróbowanych modeli...

Pisząc o bieżących zawodach można by dodać jeszcze, tym razem na niekorzyść organizatorów, że zapomniano zupełnie o ważnym akcencie każdych zawodów — kartach startowych. Błąd ten zemścił się na komisji sportowej, która nie wiedziała do ostatniej chwili jaka jest liczba zawodników i modeli, nie mówiąc o tym, że poza tabelą wyników nie pozostała nam najmniejsza nawet dokumentacja techniczna z zawodów. To był bardzo poważny błąd, niestety nie do naprawienia.

Rozpatrując wyniki, szczególnie w najliczniej (12 modeli) obsadzonej kategorii modeli normalnych krytych mikrofilmem (A-2), trzeba stwierdzić, że rewelacji nie było. Loty 10-minutowe trzeba uznać dziś już za szkolne, tym bardziej w olbrzymiej Hali Ludowej, największej w Europie. Anglicy w znacznie mniejszym pomieszczeniu uzyskali czas 21 min. 9 sek, a Amerykanie w hangarze sterowcowym (wysokość do przęseł około 30 m) zdobyli rekord 32 min i rokrocznie, wielokrotnie przekraczają czas 20 minut. Mało widać czasu poświęcamy oblataniu, bo konstrukcje mamy na dobrym poziomie i modele takich zawodników, jak Bąbol, Żurad, Kujawa, Dihm, Mystkowski czy Bohacz trzeba zaliczyć do wzorowych, tak pod względem koncepcji, jak i wykonania.

Zaskakującym dla wszystkich było zwycięstwo ekipy warszawskiej: Mystkowskiego, Kuśmierczyka i Kosińskiego. Ci młodzi zawodnicy wykazali, jak można dojść do sukcesów usilną pracą. Co roku obserwujemy duży postęp u tych rokujących najlepsze nadzieje na przyszłość chłopców.

Omawiając wszystkie za i przeciw, słuszna jest decyzja Sekcji Modelarstwa Lotniczego ZG LPŻ, by zawody mikromodeli organizować co roku. Może bez nazwy ogólnopolskie, a na przykład międzywojewódzkie. Słuszne jest również postanowienie, by wrocławski LPŻ był rzeczywistym gospodarzem tej imprezy, a wówczas, gdy zawody staną się tradycyjnymi, na małą frekwencję narzekać nie będziemy.

P. E.

W NASTĘPNYM NUMERZE PODAMY SPRAWOZDANIE Z ZAWODÓW SZYBOWCÓW ZBOCZOWYCH ROZGRYWANYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI".

Byłem w St Yan

MARIAN GORZELAK

REFLEKSJE PRZEDWYJAZDOWE

Właściwie zaczęło się wszystko od tego, że najzupełniej nieoczekiwanie, nawet dla siebie, znalazłem się na starcie III SMP w Jeleniej Górze. Dlaczego nieoczekiwanie? Chciałbym to zagadnienie wytłumaczyć nieco bliżej, gdyż będzie się ono wiązało z moim stanem psychicznym w okresie bezpośrednich już przygotowań do wyjazdu do Francji.

Czytelnicy „Skrzydlatej" przypominają sobie zapewne kilka moich skromnych osiągnięć w sporcie szybowcowym w latach 1952—54, ale pamiętają również wręcz słaby wynik na II SMP w ubiegłym roku w Lisich Kątach. Nie byłem więc wcale zaskoczony gdy, przy powoływaniu kadry narodowej i grupy pilotów, spośród których miała być wyłoniona reprezentacja Polski na Szybowcowe Mistrzostwa Świata, z mojej osoby zrezygnowano.

Po tych wydarzeniach zrobiłem „rachunek sumienia" i doszedłem do wniosku, że nie mam absolutnie żadnych szans na ewentualny udział w poważniejszych imprezach, czekających naszych szybowników w bieżącym sezonie.

Wobec tego dałem się całkowicie pochłonąć pracy instruktorskiej w aeroklubie oraz studiom — nie starczało więc czasu nawet na skromny trening wyczynowy. Tak minęło lato i zima 1955/56. Nie nosiłem się też ze stanowczym zamiarem uczestniczenia w tegorocznych SMP (zależnie zresztą od sytuacji w aeroklubie i w szkole). Wychodziłem bowiem z założenia, że za zajęcie nawet bardzo dobrego miejsca na mistrzostwach nie otrzymam „rozgrzeszenia" za dawne winy w takim stopniu, by wchodzić w rachubę na ewentualny wyjazd do Francji. Jednakże przelot docelowo-powrotny wykonany przeze mnie w dniu 6.05. br. na trasie Wrocław — Leszno — Wrocław okazał się wystarczający do zakwalifikowania się na III SMP, na których też zjawiłem się w ostatniej prawie chwili, po 4 nieprzespanych nocach, spędzonych nad deską. Nie mam zamiaru analizować wyników mistrzostw, gdyż zrobił to już dość wnikliwie na łamach „Skrzydlatej" T. Rejniak. Chciałbym tylko krótko napisać o swoich zamierzeniach w czasie III SMP.

Otóż moim marzeniem było uplasować się gdzieś w środku 1 dziesiątki, co mogłoby stworzyć mi szanse na powtórne dostanie się do kadry narodowej. Zdobycie tytułu mistrzowskiego uważam osobiście za wyjątkowo szczęśliwy dla mnie zbieg okoliczności. Nie chciałbym tu pozować na skromnego, ale wydaje mi się, że już sam fakt, iż kol. kol. Góra, Popiel, Makula, Nowotarski, Brzoza i Śliwak — przewidziani na wyjazd do Francji — latali na mistrzostwach poza konkursem, albo nie latali w ogóle, stwarzał przy stosunkowo nielicznej obsadzie tegorocznych SMP poważne szanse na zajęcie dobrego miejsca. Ponadto warunki meteorologiczne, w jakich rozgrywano konkurencje na III SMP czyniły możliwość zajmowania dobrych miejsc niekoniecznie przez najlepszych pilotów.

Słabszych wyników Popiela i Makuli nie chciałbym tłumaczyć spadkiem ich formy zawodniczej. Zgodzimy się przecież, że są to piloci legitymujący się fantastycznymi wprost wynikami uzyskiwanymi właśnie na zawodach i to regularnie na przestrzeni ostatnich 3 lat. Być może, że wymienieni wyżej koledzy, będąc pewni wyjazdu do Francji, czynili z częściowo nowym sprzętem eksperymenty, na które rzecz zrozumiała, nie mogliby sobie pozwolić dopiero we Francji.

Dlatego krytyczne głosy w prasie oraz w naszym światku lotniczym odnośnie celowości wprowadzenia radykalnych zmian w stanie osobowym reprezentacji Polski dosłownie na „5 minut przed 12-tą" wydają się być częściowo słuszne.

Takie oto myśli nurtowały i mnie w chwili, gdy spadło na mnie — decyzją Prezydium APRL — jakże zaszczytne, ale i odpowiedzialne zadanie reprezentowania 10-letniego dorobku naszych skrzydeł na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Nie ukrywałem wcale, że tej właśnie odpowiedzialności boję się. Wynikało to z tego, że nie byłem pewny, czy mój sukces na mistrzostwach Polski był tylko jakimś krótkotrwałym błyskiem formy, nie popartej przecież żadnym przygotowaniem i treningiem, czy też moimi rzeczywistymi umiejętnościami latania wyczynowo-zawodniczego.

Czas już jednak przerwać te pseudo-filozoficzne dociekania i wykorzystać ten krótki okres czasu, jaki pozostał do wyjazdu, na jak najlepsze przygotowanie się.

Jadę więc do Bielska.

GORĄCZKA OCZEKIWANIA

Z początku było niewesoło. Jaskółki „Z", które mieliśmy zabrać do Francji trzeba było na gwałt remontować i przemalowywać. Także samochody i wozy transportowe wymagały wnikliwego przeglądu i przygotowania, nie mówiąc już o tysiącu innych spraw technicznych. I tu jeszcze raz nasi inżynierowie i robotnicy udowodnili, że mamy wspaniałą kadrę techniczną, zdolną w razie potrzeby do ujawnienia swoich wysokich kwalifikacji. Niemała w tym zasługa SZD z inż. inż. Nowakowskim i Wiśniewskim na czele oraz Władysława Janicy, kierownika technicznego ekipy. Ludzie ci wraz z załogą SZD pracowali dosłownie dzień i noc. Postawili jednak na swoim. Cały sprzęt był gotowy na czas. I dlatego niech mi będzie wolno w imieniu kolegów i własnym serdecznie podziękować tym wszystkim, którzy swą codzienną, pełną mozołu pracą, przyczynili się do naszych sukcesów we Francji. Od razu jednak nasuwa mi się przy tej sposobności wniosek, że na przyszłość dobrze byłoby przygotować całość sprzętu znacznie wcześniej. Oszczędziłoby to wiele nerwów no i byłoby na czym trenować. W rezultacie bowiem zarówno Tadek Góra jak i ja wsiedliśmy na swoje „Jaskółki" dopiero we Francji. Jedynie Julek Nowotarski miał możność trenowania na „Bocianie".

Przyszedł wreszcie 17 czerwca, a z naszego wyjazdu ciągle jeszcze „nici". Okazuje się, że są jakieś poważne trudności z otrzymaniem wiz. W gorączce oczekiwania nie zwracamy uwagi na niezbyt sprzyjające dla utrzymania kondycji warunki bytowe na lotnisku w Aleksandrowicach. Śpimy pod brudnymi i zaoliwionymi kocami na twardych deskach i żywimy czym się da...

Któregoś dnia Janica zabiera nas na wycieczkę do Żywca. Odwiedzamy znanego wszystkim latającym w latach 1945—50 na Żarze Dziergasa, a nazajutrz wynosimy się wszyscy na Żar. Tu rzeczywiście można trochę odpocząć i uspokoić nerwy.

Któregoś wieczora nagle zadzwonił telefon. Mówi Warszawa. Mamy natychmiast jechać do stolicy. A więc wreszcie coś się dzieje. Wczesny ranek zastał nas już w drodze. Po przyjeździe do Warszawy okazało się, że alarm był przedwczesny. Wiz jeszcze nie było. Na domiar złego bilety na samolot do Paryża przepadły. Będziemy musieli wszyscy jechać samochodami. Lecz nie to głównie nas martwi. Teraz sprawa jest już jasna, że do Francji przyjedziemy prawie w ostatniej chwili i chyba mocno zmęczeni. Wracamy więc do Bielska z ciężkim sercem. Możecie sobie więc wyobrazić naszą radość, gdy w nocy z 21 na 22 czerwca wyrzucono nas z łóżek. Wreszcie wszystkie formalności wyjazdowe zostały pomyślnie załatwione.

Następuje całkowite odprężenie. Doczepiamy wozy transportowe, ładujemy walizki, ostatnie nieszczere „złam rękę i nogę" i o godzinie 4.20 odjazd.

Na granicy w Cieszynie jemy śniadanie, potem łącznie po obu stronach 3-godzinna odprawa celna (czy to zawsze tak długo będzie trwało?) i jedziemy dalej. Szosa na ogół dobra, teren ładnie pofalowany ale trochę smutny, gdyż mało widać lasów. Mijamy kolejno Ołomuniec, Brno i o godzinie 17.20 jesteśmy na granicy czechosłowacko-austriackiej.

Po austriackiej stronie okazuje się, że nie mamy pieniędzy na opłacenie wjazdu. Kierownik naszej ekipy załatwia tę sprawę jednak pomyślnie. Austriacy są bardzo grzeczni. Późnym wieczorem wjeżdżamy na przedmieście Wiednia. Trochę zmęczeni, nie tyle jazdą, ile nowymi wrażeniami — kładziemy się spać, by nazajutrz po skromnym śniadaniu i uzupełnieniu paliwa ruszyć dalej. Przez miasto jedziemy blisko 2 godziny. W południe mijamy Linz. Przejechaliśmy od Wiednia w przeciągu 6 i pół godziny zaledwie 188 km i to po dobrej szosie bez większych wzniesień. Nie jest to zbyt pocieszający na dalszą drogę fakt, ale jesteśmy dobrej myśli.

Na lotnisku w Jeleniej Górze przed wyjazdem do Francji. Stoją od lewej: Matuszek, Laudan, Kępka i Janica. Foto: B. Koszewski

Do Salzburga jedziemy piękną autostradą. Dojeżdżamy do gór. Stajemy przed problemem: jechać z Salzburga do Innsbrucku przez góry, nadrabiając około 180 km drogi, co równa się praktycznie całodziennej ciężkiej jeździe, albo uda nam się przejechać przez Niemcy zachodnie na odcinku długości około 35 km. Kierownik ekipy postanowił spróbować. Okazało się to zupełnie realne. Po dokonaniu opłaty za przejazd dostajemy dwóch przewodników i jedziemy poprzez malownicze góry bawarskie w pobliżu Berchtesgaden. Po godzinie jesteśmy znowu po stronie austriackiej.

Jest już ciemno. Zaczynamy rozglądać się za noclegiem, co nie jest sprawą łatwą dla całej kolumny samochodów w mocno górzystym terenie. Późno wieczorem zatrzymujemy się w jakiejś małej miejscowości, stawiamy wozy na maleńkim rynieczku, a sami idziemy do schludnego hoteliku, których szczególnie w zachodniej Austrii jest pełno. Nie jest to nic dziwnego i niewiele będzie przesady, jeśli powiem, że zachodnia i południowa Austria jest jednym wielkim hotelem dla licznych turystów zagranicznych.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

NOTATKI Z FRANCJI (3)

SZWAJCAR GEHRIGER O SZYBOWNICTWIE POLSKIM

W pierwszych dniach trwania mistrzostw spotkałem się we Francji z panem Gehrigerem — znanym w Szwajcarii oraz na terenie FAI działaczem szybowcowym, przewodniczącym Komisji Szybowcowej FAI, który do Saint Yan przybył tylko na kilka dni. Interesuje się on żywo naszym szybownictwem i ceni sobie wielce przyjaźń z naszymi pilotami i działaczami. W czasie kilku spotkań ze mną i innymi członkami ekipy, podczas przyjemnych i ożywionych rozmów dyskutowaliśmy wiele na aktualne tematy szybownictwa światowego oraz wymieniliśmy sporo uwag o mistrzostwach. Przed wyjazdem do Szwajcarii pan Gehriger skreślił na moją prośbę — odrecznie kilka słów dla nas, które niniejszym w tłumaczeniu przekazuję Czytelnikom. (Reprodukcję części oryginału podaję poniżej):

„SAMEDAN 1947: Wielką niespodzianką tego pierwszego po wojnie międzynarodowego spotkania szybowcowego jest młody polski blondyn (mowa o Zientku — przyp. mój), który przy trochę większym szczęściu mógłby zdobyć zwycięstwo dla swych barw. Szybownictwo światowe usłyszało znowu i przypomniało sobie wielkie tradycje szybownictwa polskiego, jego wybitnych konstruktorów, szybowce i pilotów. Polska nie zginęła.

ST YAN 1956: Cała ekipa polska, jednomiejscówki i dwumiejscówki, lądują zaraz w dniu pierwszej konkurencji na dobrych miejscach i pokazują tym samym wszystkim narodowościom nieprzeciętną klasę: zawsze jeszcze i znów są Polacy wielkimi faworytami.

Cieszę się z tego sukcesu i życzę jego utrzymania, aby dzielność moich przyjaciół została nagrodzona. Spotkałem bowiem rzeczywiście tylko dzielnych Polaków, na lotnisku jak i przy stole obrad, w konkurencji jak i w Komisji Szybowcowej FAI, wszędzie mają oni swego przedstawiciela. Najpiękniejsze jest to, że te tradycje dzielności nie ograniczają się tylko do latania i techniki, ale rozwijają w dobrą i solidną przyjaźń. Cóż warte byłoby nasze szybownictwo bez dobrego koleżeństwa, bez wzajemnego poznania i prawdziwych przyjaciół, bez sukcesów i dobrych wyczynów innych. Tak ja widzę szybowników świata: jako dzielnych bojowników, jako „fair" sportowców, jako wiernych przyjaciół — tak, jakimi są nasi polscy przyjaciele i tak, jak oni pielęgnują tradycje swego szybownictwa".

TROCHĘ INFORMACJI O SZYBOWNICTWIE HOLENDERSKIM

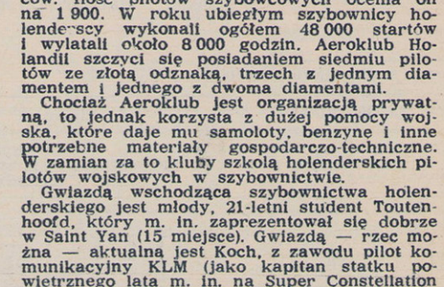
W Saint Yan, wśród wielu innych zagranicznych dziennikarzy lotniczych, zapoznałem się z panem H.F.V.M. Schwing'em — redaktorem działu szybowcowego holenderskiego miesięcznika lotniczego „Avia-Vliegwereld". Młody, sympatyczny blondyn jest pilotem szybowcowym, ma srebrną odznakę i pełni równocześnie funkcję sekretarza Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Holandii. Zna oczywiście dobrze „Skrzydlatą", którą jego redakcja otrzymuje systematycznie od naszej (wymiana międzyredakcyjna). Nie wszystko oczywiście udaje mu się z niej „wyczytać", ale wszelkie trudności językowe rozwiązuje sobie zawsze przy pomocy tamtejszych Polaków, których w Holandii zamieszkuje sporo. Jest to w większości nowa emigracja, która rekrutuje się przeważnie z b. żołnierzy polskich, którzy brali w czasie wojny udział w walkach o wyzwolenie Holandii (p. Schwing specjalnie to podkreśla w rozmowach ze mną, dając mi wyraźnie do zrozumienia, że Holendrzy o tym pamiętają) i następnie się tam osiedlili, żeniąc się (m. in. z tamtejszymi dziewczętami) i zakładając w ten sposób rodziny.

Otóż pan Schwing udzielił mi parę informacji i podał kilka danych o rozwoju szybownictwa w Holandii, które pragnę przekazać niniejszym naszym czytelnikom.

Istnieją tam wiec 33 aerokluby, dysponujące ilością około 100 różnych typów szybowców. Ilość pilotów szybowcowych ocenia on na 1 900. W roku ubiegłym szybownicy holenderscy wykonali ogółem 48 000 startów i wylatali około 8 000 godzin. Aeroklub Holandii szczyci się posiadaniem siedmiu pilotów ze złotą odznaką, trzech z jednym diamentem i jednego z dwoma diamentami.

Chociaż Aeroklub jest organizacją prywatną, to jednak korzysta z dużej pomocy wojska, które daje mu samoloty, benzynę i inne potrzebne materiały gospodarczo-techniczne. W zamian za to kluby szkolą holenderskich pilotów wojskowych w szybownictwie.

Gwiazdą wschodzącą szybownictwa holenderskiego jest młody, 21-letni student Toutenhoofd, który m. in. zaprezentował się dobrze w Saint Yan (15 miejsce). Gwiazdą — rzec można — aktualna jest Koch, z zawodu pilot komunikacyjny KLM (jako kapitan statku powietrznego lata m. in. na Super Constellation do Ameryki Północnej). Jest to człowiek o dużym stażu i doświadczeniu lotniczym. Wylatał dotychczas przeszło 11 000 godzin. W szybownictwie ma na swoim koncie m. in: przelot otwarty długości 440 km, przelot docelowy do Hamburga długości 326 km i przewyższenie 8 500 m.



JERZY R. KONIECZNY

Z POSIEDZENIA RADY SZYBOWCOWEJ AEROKLUBU PRL

CHCĄC w jednym zdaniu zamknąć główną treść posiedzenia Rady Szybowcowej APRL (29.IX.56) trzeba powiedzieć, że przedmiotem jej obrad były sprawy rozwoju (a może ściślej — egzystencji) polskiego szybownictwa. Jest chyba w świecie lotniczym publiczną tajemnicą, że zaopatrzenie tej dziedziny sportu w potrzebny sprzęt, zarówno szkolny jak i wyczynowy, jest obecnie nader niewystarczające i nie ma żadnych perspektyw poprawy na rok 1957. Dlatego też słuszny wydaje się wniosek Prezydium Rady Szybowcowej o konieczności zasygnalizowania KC PZPR, DWL i władzom państwowym tej katastrofalnej sytuacji, która zmusza do systematycznego obniżania norm wyszkoleniowych oraz poważnego ograniczenia wyczynu, co prowadzi do odpływu treningowców z aeroklubów. Ale wniosek ten będzie tylko wówczas środkiem zaradczym — i to nie od zaraz — jeżeli władze państwowe zajmą się rozszerzeniem produkcji naszych zakładów szybowcowych oraz dadzą pierwszeństwo potrzebom krajowym, pozostawiając eksport na drugim planie.

Najpilniejsze jednak zaspokojenie chociaż minimum potrzeb, Zarząd Główny LPŻ chce znaleźć we własnych ramach — przez utworzenie w Warszawie, Krośnie (w stadium organizacji) i Słupsku (w projekcie) warsztatów szybowcowych, które oprócz remontów zajęłyby się również produkcją oraz przez organizowanie warsztatów remontowych przy aeroklubach. Propozycje ZG zmierzają dalej — do prac prototypowych przy aeroklubach. Stąd też wniosek Komisji Technicznej opracowania nowego szybowca wyczynowego na mistrzostwa świata w roku 1958 i w związku z tym przeanalizowania możliwości stworzenia grupy konstrukcyjnej przy ZG LPŻ, działającej w oparciu o własne możliwości wykonawcze. Słuszne i jednomyślne były uwagi o konieczności opracowania kilku projektów wstępnych nowego szybowca, aby przed przystąpieniem do prac prototypowych wybrać najlepszy. Nie bardzo jednak można się zgodzić z przeciwnikami istnienia grupy konstrukcyjnej przy ZG LPŻ. Twierdzili oni, że nie dobrze jest, jeśli grupa konstrukcyjna zależna jest bezpośrednio od użytkownika (?), że sprawy projektowe i prototypowe należy pozostawić SZD, odciążając ten ostatni od produkcji seryjnej. Nie ulega wątpliwości, że serie z SZD trzeba koniecznie zabrać, ale argumenty przytoczone za pozostawieniem SZD wyłączności na prototypy jakoś nie przekonują. Przecież powstanie takiej grupy nie godzi ani w autorytet SZD, ani w jego istnienie. Przeciwnie, stworzy możliwości — po pierwsze — rozszerzenia prac prototypowych i po drugie — pobudzi poszczególne grupy do rywalizacji, co jest zjawiskiem zdrowym i pożądanym. Wyłączność bowiem prowadzi raczej do pewnego samozadowolenia i samouspokojenia (nikt nie może lepiej, bo nie ma kto).

W dyskusji nad sprawozdaniem z Szybowcowych Mistrzostw Świata wypłynął problem wyposażenia technicznego naszej ekipy. Zgodnie stwierdzono, że wozy transportowe i samochody były zdecydowanie złe — za ciężkie. Zgłoszono więc propozycję zbudowania nowego, lekkiego wozu transportowego lub przystosowania do „Jaskółki" wozu czechosłowackiego oraz wypróbowania jako ciągnika samochodu sanitarnego „Warszawa". Z myślą o następnych mistrzostwach świata poruszono także problem radia, którego zakupienie z importu napotyka, jak dotąd, na trudności, a prace prowadzone przez sekcję łączności LPŻ nie dają zadowalających rezultatów (maksymalny zasięg — 30 km). Postawiono więc wniosek o zwrócenie się do władz państwowych z propozycją jak najszybszego zakupienia radiostacji z importu lub zainteresowania rodzimego przemysłu produkcją tego rodzaju aparatury — co, jak twierdzą niektórzy, jest w chwili obecnej bardziej realne.

Mówiono również o niewłaściwych stosunkach panujących w ekipie, które wynikły z jednoosobowego kierownictwa i braku zaufania do ludzi. Stwarzało to nieprzyjemną atmosferę nerwowości i przygnębienia wśród niektórych członków ekipy.

Jeden z wniosków Komisji Sportowej postuluje nawiązanie w roku przyszłym szerokiej wymiany zagranicznej pilotów, ze szczególnym uwzględnieniem państwa, w którym będą rozgrywane mistrzostwa świata w roku 1958. Prezydium ZG zaprojektowało na rok 1957 udział naszych kip w mistrzostwach szybowcowych ZSRR i Jugosławii oraz zaproszenie pilotów tych państw na mistrzostwa do Polski. A więc dwa wyjazdy zagraniczne naszych reprezentacji są prawie pewne.. Pozostała jeszcze sprawa otwartej granicy dla przelotów do ZSRR i państw demokracji ludowej, omawiana już na poprzednim posiedzeniu Rady i, jak dotąd, nie załatwiona. W związku z tym Prezydium Rady zasygnalizowało, że w przypadku nie załatwienia jej do dnia 31 marca 1957 roku będzie zmuszone uchylić swoją uchwałę dotyczącą nie zaliczenia wyczynów sportowych uzyskanych w przelotach zagranicznych — uznając ją za niecelową.

Przedyskutowano również i przyjęto projekt klucza ustalania kadry narodowej, przedstawiony przez Komisję Sportową. Polega on na tym, że kadra narodowa składa się z 10—15 osób. Dziesięciu spośród nich, to pierwsza dziesiątka uczestników SMP. Pozostałe pięć osób może włączyć do kadry Komisja Sportowa według własnego uznania. W trosce o bardziej obiektywny wybór kandydatów do kadry narodowej poruszono sprawę przedłużenia okresu trwania SMP do trzech tygodni — kosztem zmniejszenia ilości personelu pomocniczego. Propozycja wydaje się cenna i godna zastosowania.

Z dalszych podjętych przez członków Rady uchwał na uwagę zasługują m. in.:

— przedstawienie Pelagii Majewskiej do Medalu Lilienthala;
— wystąpienie o przyjęcie APRL do OSTIV-u;
— wystąpienie do Zarządu APRL o powołanie komisji statutowej w celu opracowania statutu APRL.

Postawiono także sprawę Medalu Tańskiego, po przedyskutowaniu której ustalono, że medal ten — zgodnie z inicjatywą Lotniczej Komisji Historycznej — przyznawany będzie za najlepszy wyczyn szybowcowy w danym roku lub za całokształt osiągnięć.

Warto jeszcze dodać, że Rada Szybowcowa zwiększyła swój skład o dwie osoby: inż. inż. Makaruka i Niechwiejczyka.

Obecny na posiedzeniu prezes Zarządu Głównego LPŻ, gen. bryg. Józef Turski poinformował zebranych o tym, że będąc na Kongresie GST (NRD) odczytał tam list o przekazaniu znajdującego się w Warszawie szybowca Otto Lilienthala Wydziałowi Lotniczemu Wyższej Szkoły Technicznej w Dreźnie. Decyzję tę Politechnika Warszawska (gdzie szybowiec się znajduje) podjęła na wniosek jednego z członków Lotniczej Komisji Historycznej APRL, zaaprobowany przez Prezydium ZG LPŻ.

Poza tym członkowie Rady zapoznani zostali z planem wyszkolenia szybowcowego na rok 1957, który tym razem ustalono na podstawie propozycji aeroklubów, z uwzględnieniem możliwości sprzętowych. Do innowacji należy tu zmiana systemu szkolenia podstawowego. Będzie się ono odbywało w aeroklubach (z wyjątkiem szkoły w Ligocie Dolnej) na obozach skoszarowanych w miesiącach letnich.

Dokończenie ze strony 9

POLSKA W WENECJI

Wystawa wenecka z roku na rok nabiera znaczenia na arenie międzynarodowej. Świadczy o tym szerokie zainteresowanie ze strony fachowej pracy światowej. Są szanse, że wystawa na Lido stanie się w najbliższych latach czymś w rodzaju oficjalnego międzynarodowego „pokazu mody" lotniczej w klasie samolotów sportowych i turystycznych. Uważam, że polskie lotnictwo sportowe powinno w przyszłych latach wziąć udział w wystawie.

Sceptykom, wątpiącym w natychmiastową opłacalność takiego wystąpienia, odpowiem, że nie mniej ważną od bezpośrednich sukcesów finansowych jest przychylna opinia zagranicznej prasy fachowej. Każdy kontakt z zagranicą, z naszymi osiągnięciami jest ważnym efektem reklamowym, którego nie należy pomijać i lekceważyć. Co możemy pokazać w Wenecji? Przede wszystkim szybowce. Nasze „Jaskółki" i „Bociany" byłyby tam pewnowartościowym eksponatem. Nikt nie zepchałby ich w najciemniejszy kąt, jak to miało miejsce w Paryżu. Miałyby one tam możność pokazania swych właściwości w locie, czego nie da się przeprowadzić ani w Lipsku ani w Poznaniu. Również wielki przemysł (produkujący obecnie na eksport) mógłby wystawić w Wenecji „Jaka-12 M" i śmigłowiec „SM-1", które na pewno spotkałyby się ze zrozumiałym zainteresowaniem. (Mała uwaga, należałoby je jakoś efektownie pomalować, za granicą zwraca się dużą uwagę na estetykę wyglądu zewnętrznego!).

W latach przyszłych do wystawy „dojrzeje" nasz nowy śmigłowiec „Żuk". A może będzie można pokazać również jakiś nowy samolot sportowy rodzimej konstrukcji, na który czeka zresztą kraj?

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Rodzaj statku powietrznego		Samoloty								Śmigłowce	Szybowce		
Liczba silników		jednosilnikowe			dwusilnikowe								
Liczba miejsc		dwumiejscowe		trzymiejscowe	czteromiejscowe						jednomiejscowe		dwumiejscowe
Typ		Partenavia P-55 „Tornado"	M. Vietri F-8 L „Super-Falco"	HD-156 „Mewa"	Meteor FL-55	Cessna 182	SAAB 91 C „Safir"	Piper P-23 „Apache"	Super Aero-45	Agusta Bell 47-G	Meteor „Passero"	Ikarus „Meteor"	Ambrosini C. V. 6 „Canguro
Wymiary	Moc silnika KM	150	140	90	150	230	190	2x150	2x105	200	—	—	23
	Rozpiętość m	7,2	8,0	12,0	9,85	10,97	10,6	11,28	12,3	ϕ 10,72	15	20	19,20
	Długość m	6,04	6,3	6,5	6 37	7,98	7,9	8,25	7.54	12,58	—	—	8,0
	Pow. nośna m²	8,0	10,0	18.3	14,4	16,26	13,6	18,95	17,1	90	12	16	21,60
Ciężary	Ciężar własny kG	480	500	455	450	685	720	979	860	660	154	—	280
	Ciężar w locie kG	710	750	750	800	1180	1050	1577	1500	1000	265	505	460
	Obciążenie powierzch. kG/m²	88,8	75,0	40,9	55,3	72,3	77,3	83,75	87.8	11,1	22	31,5	21,5
	Obciążenie mocy kG/KM	4,73	5,36	7,9	5,33	5,25	5,5	5,29	7,14	5	—	—	—
Osiągi	Prędkość max. km/h	350	330	200	200	260	275	290	300	145	prędk. op.	prędk. op.	prędk. op.
	Prędkość przelotowa km/h	303	300	170	160	240	230	240	260	130	0,65 m/sek	0,54 m/sek.	0,6 m/sek
	Prędkość lądowania km/h	—	90	—	60	110	95	95	85	0			
	Prędkość wznoszenia m/sek	5,6	—	3	4	5,6	5,8	6,1	6	ukośnie 4,6			
	Pułap m	6000	4750	—	5000	5750	6250	6700	6800	4900			
	Zasięg km	950	800	—		1400	1075	1150	1500	400			

siącach wakacyjnych (lipiec i sierpień). Dotychczasowe szkoły: w Fordonie, Lesznie i Strzebielinie przekształcone zostaną w aerokluby. Projektuje się również utworzenie szeregu filii aeroklubów, a m. in. w Tęgoborzu, która w dalszej fazie swego działania będzie przekształcona w szkołę wyczynową. Poza tym — nowoutworzony Aeroklub Opolski mieszczący się na razie przy szkole w Ligocie Dolnej otrzyma własną siedzibę, a Aerokluby: Słupski i Szczeciński prowadzące dotychczas tylko szkolenie szybowcowe — będą miały również sekcje spadochronowe i samolotowe.

Posiedzenie Rady zakończone zostało wyświetleniem krótkiego (ok. 40 min.), kolorowego filmu z Szybowcowych Mistrzostw Świata, nakręconego przez inż. Juliana Bojanowskiego w Saint Yan.

(S)

NAGRODA DLA KAŻDEGO!

NA odgłos trzaśniętych mocno drzwi, spoza stert rozrzuconych bezładnie papierzysk wychylają się złe oblicza. Poznać można ludzi ciężko pracujących, którym każda minuta ośmiogodzinnego dnia pracy droga jest nadzwyczaj. Zbliżam się do nich ostrożnie, gotów do odparcia każdego ataku. Ten jednak nie następuje. Na widok przedstawiciela „Skrzydlatej" ponure oblicza rozjaśniają się, co sprzyja nawiązaniu rozmowy.

— Czym się zajmujecie, drodzy redaktorzy? — zapytuję z wrodzoną sobie inteligencją. Dla wyjaśnienia podaję Czytelnikom, że znalazłem się w szacownym choć mizernym przybytku redakcji lotniczej Wydawnictwa MON.

— Na warsztacie mamy teraz kobiety — słyszę zdumiewającą odpowiedź. — Właśnie dzisiaj je wykończymy.

— Chodzi oczywiście o „KOBIETY NA SKRZYDŁACH" — wyjaśnia mi skwapliwie drugi mój rozmówca. — Jest to nowa nasza książka lotnicza. Oddajemy ją właśnie dziś do drukarni.

Szybko zapytuję o treść „Kobiet na skrzydłach". Oto co usłyszałem z ust człowieka, który wyglądał na dość dobrze poinformowanego:

— Książka zawiera szereg wspomnień naszych czołowych lotniczek: pilotek samolotowych i szybowcowych, spadochroniarek, konstruktorek, a także stewardessy naszych linii lotniczych — Zofii Abłamowicz. Inne jeszcze nazwiska? Proszę bardzo: Adamek, Chmielarczyk, Szemplińska, Kaniewska, Czmielówna, Nechay, Dankowska, Majewska, Kamińska, Franke, Kempówna, Chruściel, Bajewska. Jest też latający major — Sosnowska. Razem płeć piękną polskiego lotnictwa reprezentuje piętnaście kobiet.

— Będzie więc na co popatrzeć — wtrącam.

— Będzie też co poczytać! Treść książki jest frapująca — stwierdza z przekonaniem jeden z redaktorów.

— Jaki nakład? — zapytuję rzeczowo.

— Pięć tysięcy. Tylu właśnie zwolenników latających kobiet obliczył w Polsce „Dom Książki".

— Ile z tego pójdzie na przemiał? — i to moje pytanie nosi rzeczowy charakter. W odpowiedzi słyszę:

— Zapytajcie o to czytelników „Skrzydlatej Polski".

Spełniam tę prośbę i zapytuję niniejszym Czytelników „Skrzydlatej": „Czy dopuścicie do tego, aby choć jeden egzemplarz tej rzeczywiście oryginalnej i ciekawej pozycji wydawniczej pozostał w przepastnych magazynach „Domu Książki?"

Odpowiedzi na to pytanie można nadsyłać do końca tego roku. Jako nagrody rozlosujemy 10 egzemplarzy najnowszych książek Wydawnictwa MON. Jakie to książki?

„BALONEM PRZEZ KONTYNENTY" Zbigniewa Burzyńskiego — ukaże się w listopadzie. Wielobarwny „KALENDARZ LOTNICZY" — ukaże się w końcu listopada. „NA PODBÓJ NIEBA" — szerokie, bogato ilustrowane opracowanie historii lotnictwa i ogólnych wiadomości o lotnictwie — ukaże się w grudniu. „NA FALACH HALNIAKOWYCH" — nowe opracowanie książki Adama Zientka, które ukaże się niewiadomo kiedy, gdyż „Dom Książki" zamówił aż 1 000 (słownie: tysiąc) egzemplarzy. Każdy z nagrodzonych otrzyma ponad to nowy kartonowy model rekordowego samolotu „FAIREY-DELTA 2" lub samolotu „JUNAK".

JĘDRZEJ KUKURUŻNIK

OBRAZKI PESYMISTYCZNE

(Dokończenie ze str. 4)

Po rozmowie z nim doszedłem do wniosku, że ogólnie biorąc, zna on problemy aeroklubów. Oczywiście niezupełnie. Sam, jak przyznał, rzadko bywa w aeroklubach, a informacje pracowników okazały się w porównaniu z moimi — niestety nikłe. Nieraz w rozmowie widziałem na jego twarzy zdziwienie. Zapewnił mnie, że zajmie się usuwaniem wszystkich bolączek, najpierw tych najłatwiejszych, które można było załatwić w trybie administracyjnym. Inne sprawy postanowił sam zbadać w aeroklubach.

Co może usprawiedliwić, zdaniem prezesa, Zarząd Wojewódzki. Przede wszystkim brak fachowców lotniczych. Według jego opinii, jeden pracownik na 3 ośrodki nie wykona dobrze swej roboty. Poza tym, pracownicy ZW znajdują się — jak powiedział — między młotem a kowadłem, czyli między aeroklubami a Zarządem Głównym. Ponieważ nie sa fachowcami, trudno im ocenić właściwe potrzeby aeroklubów. Toteż nie przekazują do ZG LPŻ wszystkich ich postulatów „gdyż wiedzą co jest możliwe do wykonania" — czego z kolei podobno nie wiedzą ci „na dole". Naturalnie polityka z gruntu niesłuszna, ponieważ w ten sposób niezadowolenie coraz bardziej się powiększa. Czyżby zamknięty krąg?

★

Nie chciałbym kończyć tych artykułów myślą zawartą w ostatnim zdaniu. Byłoby to zresztą niezgodne ze stanem rzeczywistym. Zdaję sobie z tego sprawę, że pominąłem wiele istotnych spraw, które świadczą o dużym wysiłku tak pracowników wyszkolenia jak i kadry technicznej aeroklubów, włożonym w wykonanie swych zadań. Jeżeli zaś poruszyłem tylko te najbardziej bolące sprawy, to tylko dlatego, aby poprawić to co złe i krzywdzące, aby zmienić nie zawsze odpowiednią atmosferę do pracy.

Sprawy, o których szeptano tylko po przysłowiowych „kątach", a które teraz ujrzały światło dzienne, łatwiej dadzą się usunąć i nie będą kłodami na drodze do wzajemnego zrozumienia. Do tej bolesnej operacji należy przystąpić jak najszybciej z dużą dozą wiary, gorącym sercem i energią. A tego nie brakuje ludziom lotnictwa sportowego. Już niejednokrotnie dali tego piękne przykłady.

JERZY STAROŃ

RECENZJE

NAJNOWSZE KONSTRUKCJE LOTNICZE. Praca zbiorowa, Państwowe Wydawnictwa Techniczne, Warszawa 1956 str. 108

W wydawnictwach lotniczych naszego kraju w ostatnim czasie wiele zmieniło się na lepsze. Zarówno czasopisma jak i wydawnictwa książkowe coraz śmielej zrywają z niesławną metodą „lakierowania" spraw naszego lotnictwa, a informacja o lotnictwie światowym staje się z każdym dniem coraz bardziej obiektywna i rzeczowa.

W lipcu br. na półki księgarskie weszła książka, która zamyka dużą lukę wśród nowych wydawnictw, właśnie na odcinku obiektywnej informacji na tematy lotnictwa światowego. Mowa o „Najnowszych Konstrukcjach Lotniczych" — pracy zbiorowej grupy 5 inżynierów lotniczych, wydanej przez PWT w lipcu bież. roku.

„Najnowsze Konstrukcje" zgodnie z zamieszczoną we wstępie deklaracją redakcji, mają za zadanie zapoznanie pracowników różnych dziedzin techniki z najnowszymi zdobyczami lotnictwa. W związku z tym jednak, że podobnego typu wydawnictwa książkowego nie było na półkach księgarskich od lat, a poza tym o znacznej części zagadnień omówionych w książce pisze się mało nawet i dziś (np. lotnictwo wojskowe krajów zachodnich) — w praktyce rynek księgarski został zasilony podręcznikiem atrakcyjnym dla wszystkich. Dobra okładka stanowi swą barwnością i ciekawą kompozycją zupełnie „novum" wśród dotychczasowych okładek naszych lotniczych wydawnictw.

Treść książki składa się z 4 rozdziałów omawiających kolejno ogólną problematykę rozwoju współczesnego lotnictwa (I), współczesne konstrukcje lotnicze (II), nowoczesne metody startu i lądowania samolotów (III) oraz współczesne śmigłowce i ich rozwiązania konstrukcyjne (IV).

Rozdział pierwszy, opracowany przez mgr inż. Szymona Pileckiego omawia szeroko zagadnienie wysokich prędkości lotu osiąganych przez samoloty nowoczesne, z naświetleniem tego zagadnienia zarówno od strony nowoczesnych napędów jak i od strony zjawisk aerodynamicznych. W dalszej części rozdziału autor w popularny sposób opisuje nowe kierunki technologiczne i konstrukcyjne w budowie samolotów (pokrycia integralne, klejenia). Zakończeniem rozdziału są uwagi na temat zjawisk cieplnych towarzyszących lotom z wielkimi prędkościami.

Rozdział drugi, autorami którego są mgr inż. Jerzy Świdziński (dobrze znany Czytelnikom współpracownik „Skrzydlatej") i inż. Jerzy Winiarski, stanowi przegląd najciekawszych współczesnych samolotów. Omówione sa kolejno grupy samolotów doświadczalnych, myśliwskich, bombowych i komunikacyjnych. W tym rozdziale zgromadzono krótkie charakterystyki kilkudziesięciu samolotów, w tym także takich, o których w żadnym z dotychczasowych krajowych wydawnictw lotniczych nie pisano prawie nic, a które stanowią przecież wielkie i ciekawe osiągnięcia techniczne. Wymieńmy tu chociażby samoloty Bell X-1, English Electric P-1 „Voodoo", „Crusader", B-52, „Vulcan"; „Super Constellation" czy „Electra". Zestawienie obejmuje również cały szereg samolotów radzieckich.

Rozdział trzeci porusza niezwykle żywy na obecnym etapie rozwoju techniki lotniczej temat nowoczesnych metod startów i lądowań. Autor tego rozdziału mgr inż. Andrzej Lasek zestawił w treści sporo interesujących danych na temat startów wspomaganych, hamowanych dobiegów, nowoczesnych sposób mechanizacji skrzydła i zwiększania współcz. Czmax, jak również na frapujący temat pionowych startów oraz bezskrzydłowych maszyn latających.

Czwarty rozdział książki, opracowany przez mgr inż. Jerzego Kotlińskiego, jest poświęcony całkowicie śmigłowcom. Na wstępie omówiona jest krótko hi[illegible] śmigłowców, [illegible]ępnie scharak[illegible]wane są w kilk[illegible] słowach najpo[illegible]iejsze obecnie w świecie śmigłowce oraz zakres ich stosowania. W dalszym ciągu rozdziału już nieco obszerniej, autor zajmuje się opisem zasad pracy wirnika nośnego oraz szczegółowym opisem różnych elementów śmigłowców (łopaty, głowice, przekładnie). Rozdział zamyka tablica obejmująca dane liczbowe najciekawszych śmigłowców.

Biorąc „Najnowsze Konstrukcje Lotnicze" pierwszy raz do ręki czytelnik ulega dość silnie urokowi ładnej okładki, dużej ilości ilustracji i początkowo skłonny jest głosić opinię, że wydawnictwo to jest w pełni udane. Gdy jednak książeczkę przeczytać pilnie można dostrzec pewne jej braki. Warto je tu wymienić chociażby dlatego, aby mogły być uniknięte w przyszłości, w następnych podobnych wydawnictwach.

A więc w pierwszym rzędzie brak jednolitej formy i brak uzgodnionego zakresu poszczególnych rozdziałów. Widać wyraźnie, że autorzy poszczególnych rozdziałów pisali swe „udziały" książkowe bez wzajemnej konsultacji, w wyniku czego jedni poszli na wykład czysto opisowy na temat kompletnych konstrukcji (Świdziński — Winiarski), inni zaś na wykład bardziej drobiazgowy, poparty matematyką, obejmujący m. in. analizę szczegółowych rozwiązań konstrukcyjnych elementów (Lasek, Kotliński). Jedni zaopatrzyli swój rozdział w tabelę danych liczbowych różnych konstrukcji, inni nie itd itd. Na skutek tego treść książki jest nieco chaotyczna i w różnych częściach wymaga od czytelnika różnego przygotowania.

Drugim poważnym brakiem książki jest przemilczenie (krótkich zdań w poszczególnych rozdziałach nie można uważać za załatwienie sprawy) zagadnień silnikowych. Trudno jest wprost pojąć, jak książka pod tak obiecującym tytułem może nie mieć osobnego rozdziału o nowoczesnych napędach. Byłby to przecież rozdział niezwykle interesujący! Może autorzy albo Redakcja Budowy Samochodów i Samolotów PWT nie uważają silników za konstrukcje lotnicze?

Trzeci zarzut w stosunku do książki odnosi sie do zawartego na jej końcu zestawienia bibliograficznego. Zestawienie to obejmuje 7 pozycji książkowych, 22 pozycje czasopism i 1 pozycję katalogową. Z prawdziwym zdumieniem nie znajdujemy w spisie czasopism „Skrzydlatej Polski"! Czyżby naprawdę dla żadnego z autorów (nawet dla stałego współpracownika „Skrzydlatej" mgr inż. Świdzińskiego) nasz tygodnik nie stanowił pomocy przy opracowywaniu książki? Czyżby rzeczywiście pisma takie jak „Kridla vlasti" czy „Graždanska Awiacja" dały więcej informacji autorom niż „Skrzydlata"? Trudno w to uwierzyć zwłaszcza, że w niektórych rozdziałach książki znajdujemy materiały, które opisywane były na łamach „Skrzydlatej" dość szczegółowo (np. konstrukcje integralne, opisy niektórych samolotów i śmigłowców, urządzenia do odwracania ciągu, katapulta polowa itd.). Może zresztą rzeczywiście autorzy nie zaglądali do „Skrzydlatej" — kto wie? Na poparcie tego przypuszczenia można by nawet przytoczyć argument. Jest oto w książce tabela danych różnych śmigłowców, w których w odniesieniu do konstrukcji radzieckich figuruja białe plamy. Tymczasem „Skrzydlata" o wielu z wymienionych śmigłowców informowała dość dokładnie.

Pewne zastrzeżenia budzi strona ilustracyjna. O ile rysunki kreskowe wyszły bardzo czysto i ładnie, to reprodukcje fotografii sa słabe. Wyglądają mdło, szaro i są mało wyraźne.

Niech jednak wyliczone powyżej zarzuty nie przesłaniają nikomu wysokiej wartości „Najnowszych konstrukcji". Jest to książka, którą warto mieć! Gdy zatem ujrzycie Czytelnicy na półkach księgarskich w swym mieście książke o tęczowej okładce przedstawiającej startujące „Vulcana" — natychmiast szykujcie 9 złotych i książke te kupcie.

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Książki, które na Was czekają...

Wydawnictwa Komunikacyjne wydały podręcznik pt. „VADEMECUM NAWIGATORA LOTNICZEGO", opracowany przez zespół autorów: **Grzegorza Kekusza, Jerzego Rybarskiego, Czesława Szczecińskiego i Zygmunta Zborowskiego.** Praca zbiorowa, pierwsza tego rodzaju w Polsce — zawiera 400 stron druku i cena jej wynosi 42,40 zł. Nakład 3 000 + 130 egz. Książka przeznaczona jest dla personelu latającego lotnictwa komunikacyjnego i sportowego pracowników ruchu lotniczego oraz służby lotniczo-meteorologicznej. Może służyć również za pomoc naukową dla studentów wydziałów lotniczych i słuchaczy kursów lotniczych.

(gr)

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01
Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, ul. Wilcza 46, tel. 86481, konto PKO I-6-100024. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm², przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5785/C B—25

NUMER PODPISANO DO DRUKU 16 PAŹDZIERNIKA 1956 R.

NAKŁAD 22 500 EGZ.

Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i zgodą autora.

SAMOLOT RWD–16

Zespół konstruktorów RWD mający początkowo raczej charakter społeczny przekształcił się z czasem w firmę przemysłową „Doświadczalne Warsztaty Lotnicze". Firma ta produkowała dalej samoloty RWD w nowych ofiarowanych jej przez społeczeństwo (LOPP) warsztatach na Okęciu.

W roku 1936 wysunęło się na czoło zagadnienie budowy popularnego, taniego w produkcji i eksploatacji samolotu turystycznego dostępnego do kupna i użytkowania przez szerszy ogół społeczeństwa. Jako rozwiązanie tego problemu powstał prototyp RWD-16. Konstrukcja RWD-16 była w swym układzie bardzo odmienna od dotychczasowych rozwiązań. Był to pierwszy sportowy dolnopłat zespołu RWD (nie licząc samolotu komunikacyjnego RWD-11).

Konstrukcja samolotu całkowicie drewniana. Płat dwudźwigarowy, w części środkowej oraz przedni keson — i stateczniki pokryte sklejką. Reszta płata oraz stery pokryte płótnem. Płat niedzielony przechodził przez kadłub i był zamocowany do niego 4 sworzniami. Lotki szczelinowe odciążone aerodynamicznie.

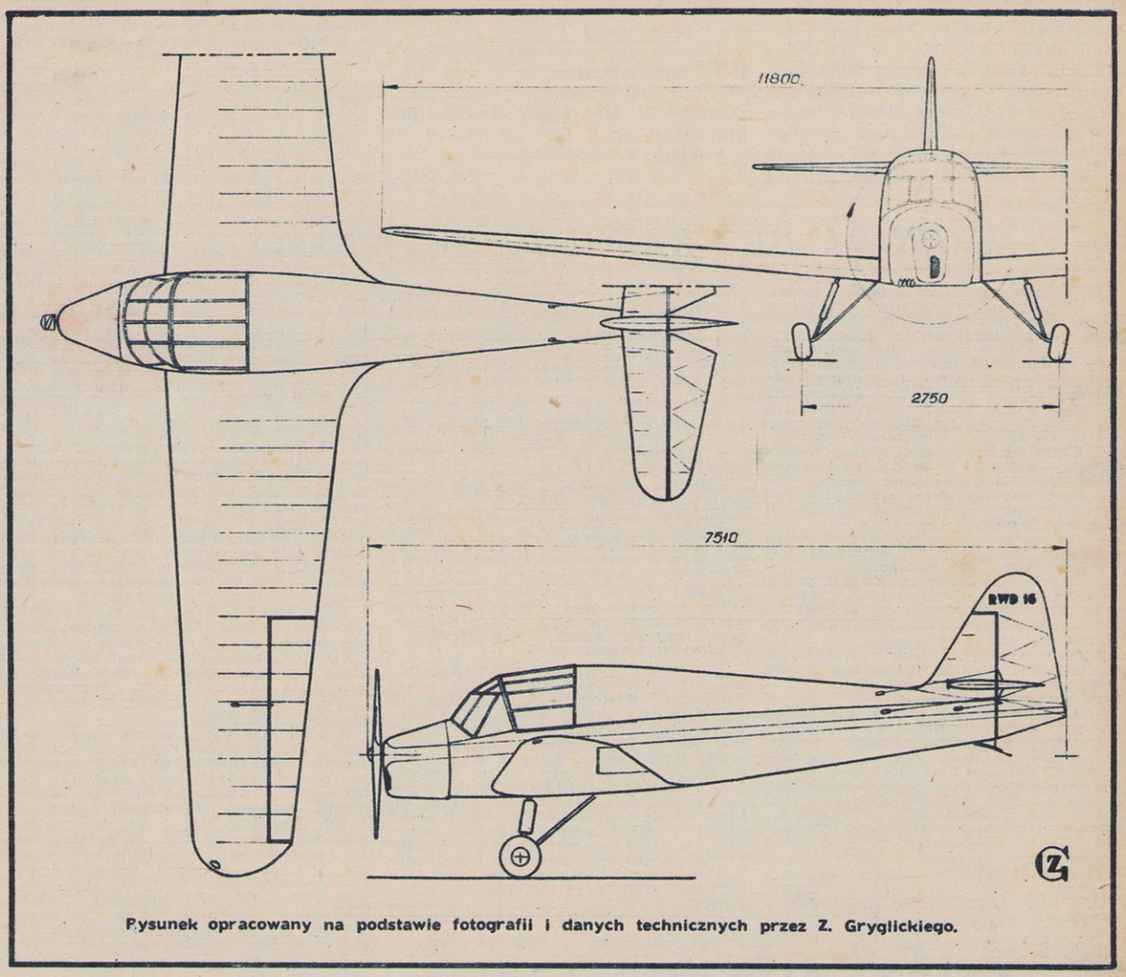
Kadłub 4-podłużnicowy o pracującym pokryciu sklejkowym. Główna część oszklenia kabiny odsuwana do tyłu.

Silnik zawieszony na łożu z rur stalowych. Osłony silnika z blachy aluminiowej. Fotele załogi obok siebie. Drążek sterowy rozwidlony u góry i umieszczony pomiędzy fotelami załogi.

Podwozie zaopatrzone w amortyzatory olejowo-powietrzne. Koła niskiego ciśnienia, o średnicy 415 mm. Płoza ogonowa z piór stalowych. Czterocylindrowy silnik rzędowy (odwrócony) Walter - Mikron o mocy 50 KM. Śmigło drewniane o średnicy — 1,8 m. Załączony rysunek przedstawia prototyp samolotu RWD-16 z silnikiem Mikron, po dokonanej zmianie obrysu i powierzchni usterzenia kierunkowego.

Drugi prototyp samolotu RWD-16 był wyposażony w silnik Cirrus „Minor" o mocy 90 KM.

Dane techniczne RWD-16 z silnikiem Walter „Mikron": rozpiętość — 11,80 m, powierzchnia nośna — 15,3 m², długość — 7,51 m, wysokość — 2,75 m, ciężar własny — 325 kG, ciężar w locie — 610 kG, prędkość max. — 145 km/h, prędkość podróżna — 120 km/h, prędkość lądowania — 67 km/h, zasięg — 750 km.



Rysunek opracowany na podstawie fotografii i danych technicznych przez Z. Gryglickiego.

Obydwa prototypy były malowane: kadłub na kolor czerwony ze srebrnym pasem po bokach, płaty i usterzenie — na kolor srebrny. Znaki rejestracyjne SP-AXY srebrne — na kadłubie, na płacie — czerwone. Podwozie lakierowane również na kolor czerwony. Na sterze kierunkowym czerwone oznaczenie typu samolotu.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

„SKRZYDLATA" U MICHAŁA SCIPIO DEL CAMPO

Czytelnikom prasy i książek lotniczych znane jest zapewne nazwisko jednego z pionierów lotnictwa polskiego — Michała Scipio del Campo. Najwięcej niewątpliwie o nim słyszeli ludzie starsi interesujący się lataniem przed pierwszą wojną światową. Odgrzebując obecnie wszystkie zapomniane materiały o polskich lotnikach postanowiliśmy odwiedzić nestora naszego lotnictwa, by uzyskać o nim nieco informacji z pierwszej ręki.

Tak więc znaleźliśmy się w Stalinogrodzie na ulicy Żwirki i Wigury, gdzie mieszka Scipio del Campo. Wita nas energiczny, starszy pan o bardzo sportowej sylwetce. Przed kilku minutami przyjechał z pracy własnym samochodem, jest trochę zaaferowany niespodziewaną wizytą, ale przyjmuje nas niezwykle gościnnie.

Pytamy o wiele różnych rzeczy, związanych i nie związanych z lotnictwem. Rozmówca nasz z dużą swadą wspomina piękne lata młodości. Jak to zwykle bywa, do latania doszedł poprzez sport w ogóle. Pływanie, kolarstwo wreszcie samochód, to było właściwie przygotowanie do pierwszych szurów na szybowcu ciągnionym za motocyklem. Studiując na politechnice w Lille (Francja) poznaje sławnego Farmana, uczy się latać w jego szkole, no i nie widzi wówczas świata poza lataniem. Jest rok 1908. Del Campo lata na Hanriotach, a już w rok później na samolocie Santos-Dumont'a uzyskuje dyplom pilota.

Uczestniczy w różnych zawodach na terenie Francji. Jest niezmiernie ruchliwy, przyjeżdża do Polski demonstrując swe umiejętności w Wilnie wraz z Haber-Włyńskim. Z dumą pokazuje nam złoty żeton zdobyty za udział w locie na trasie Moskwa — Petersburg. W Moskwie poznaje członków „Aviaty" z Warszawy i zostaje zaproszony tutaj na pokazy lotnicze. Później kierował „Aviatą" aż do jej likwidacji.

Pewien okres czasu przebywał w Moskwie (rok 1911), gdzie prowadził szkołę pilotażu, następnie przeniósł się do Kijowa zostając oblatywaczem samolotów konstrukcji Tereszczenki. Podczas jednego z lotów w Turkiestanie rozbija poważnie samolot i ulega ciężkim obrażeniom. Lot ten właściwie jest zakończeniem kariery pilota. W latach późniejszych (1926—27) latał nieco we Francji, ale już mniej niż dawniej.

Do roku 1914 przebywał w Warszawie i latał w „Aviacie", między innymi, na samolocie polskich konstruktorów Zbierańskiego i Cywińskiego. O samolocie tym do dziś wyraża się z pełnym uznaniem, zachwalając zwrotność i szereg nowoczesnych rozwiązań (np. kadłub wykonany był z rur stalowych). Przy okazji otrzymaliśmy wyjaśnienie, że na samolocie Tańskiego nie latał, gdyż maszyna ta była próbowana na ziemi podczas kołowania i prawdopodobnie nigdy nie wzniosłaby się w powietrze. Miała jedną oryginalność: zmienny kąt nastawienia skrzydeł.

Do roku 1930 Scipio Del Campo przebywał za granicą — w Ameryce Południowej, Skandynawii i Francji. Jako termotechnik z wykształcenia poświęcił się wyłącznie pracy zawodowej i obecnie mając prawie 70 lat (bez 2 miesięcy) w dalszym ciągu pracuje w swoim zawodzie w jednym z zakładów Stalinogrodzkich.

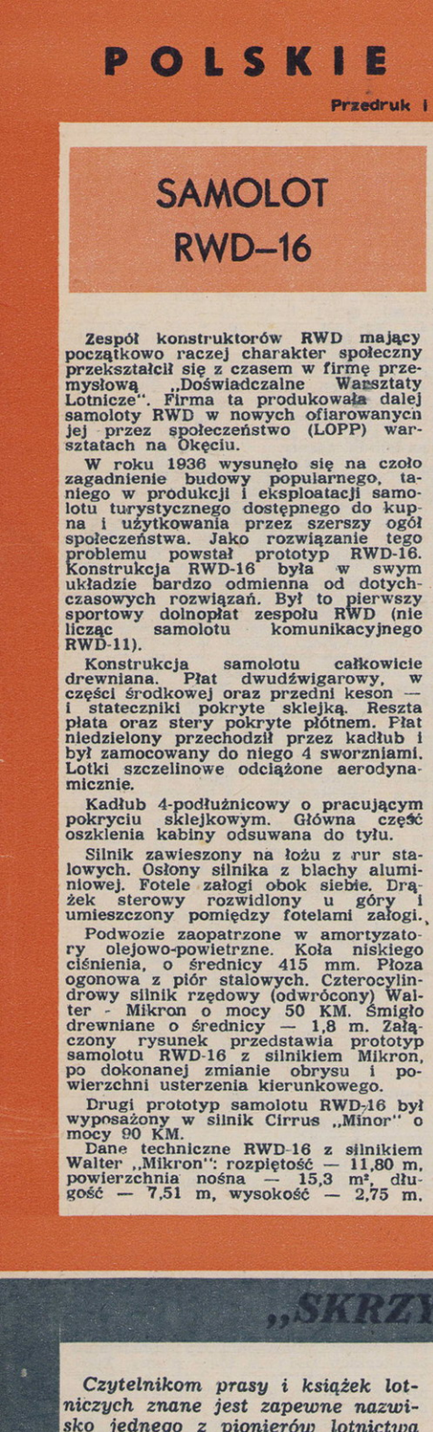
Czy obecnie interesuje się lotnictwem? Owszem, jest pilnym czytelnikiem prasy lotniczej. Z uznaniem wyraża się o zorganizowaniu komisji historycznej i przypuszcza, że prace jej pozwolą na zebranie pełnych, krytycznych materiałów o historii lotnictwa polskiego.

Nie będziemy chyba niedyskretni jeśli powiemy, że jedną z obecnych namiętności Pana Michała jest polowanie i nie może się doczekać na otwarcie zimowego sezonu łowieckiego.

Przy pożegnaniu, otrzymujemy na pamiątkę zdjęcie i autograf z pozdrowieniami dla czytelników „Skrzydlatej".

Paweł Elsztein

Michał Scipio del Campo na polowaniu w roku 1955. Foto: M. S. C.



Pozdrowienia dla Czytelników Polski Skrzydlatej od prawdopodobnie nestora polskiego lotnictwa.

MICHAŁ SCIPIO DEL CAMPO